



## Comune di Novara

L'anno duemilaventidue, mese di novembre, il giorno ventuno, alle ore 9.25, nella Sala Consiliare della Sede Municipale, si è riunito il Consiglio Comunale in sessione ordinaria, seduta pubblica.

L'avviso di convocazione con l'elenco degli oggetti da trattare, è stato trasmesso in tempo utile a tutti i Consiglieri Comunali, è stato pubblicato all'Albo Pretorio ed è stato inviato al Signor Prefetto di Novara.

Presiede il Presidente del Consiglio, Sig. Edoardo BRUSTIA  
Assiste il Segretario Generale, Cav. Uff. Dott. Giacomo ROSSI

All'inizio della discussione della presente delibera dei seguenti trentatré Consiglieri in carica assegnati al Comune:

Canelli Alessandro	Freguglia Flavio	Pasquini Arduino
Allegra Emanuela	Gagliardi Pietro	Picozzi Gaetano
Astolfi Maria Luisa	Gambacorta Marco	Pirovano Rossano
Baroni Piergiacomo	Gigantino Mauro	Piscitelli Umberto
Brustia Edoardo	Graziosi Valentina	Prestinicola Gian Maria
Caressa Franco	Iacopino Mario	Ragno Michele
Colli Vignarelli Mattia	Iodice Annaclara	Renna Laucello Nobile Francesco
Crivelli Andrea	Napoli Tiziana	Ricca Francesca
Esempio Camillo	Pace Barbara	Romano Ezio
Fonzo Nicola	Paladini Sara	Spilinga Cinzia
Franzoni Elisabetta	Palmieri Pietro	Stangalini Maria Cristina

Risultano assenti i signori Consiglieri:

CARESSA, GAGLIARDI, GRAZIOSI, IODICE, PALADINI, PASQUINI, RICCA, STANGALINI

Consiglieri presenti N. **23**

Consiglieri assenti N. **10**

Sono presenti gli Assessori

ARMIENTI, DE GRANDIS, LANZO, MATTIUZ, MOSCATELLI, NEGRI, PIANTANIDA.

**Il Presidente riconosce la validità della seduta.**

## PUNTO N. 1 - COMUNICAZIONI

**PRESIDENTE.** Buongiorno, ben trovati, prima di passare la parola al Dottor Rossi per l'appello volevo giustificare alcune assenze e qualcuno che si assenterà prima, l'assenza dell'Assessore Chiarelli, del Vicesindaco, dell'Assessore Negri, dell'Assessore Zoccali; la Consigliera Stangalini e Spilinga entreranno dopo per motivi personali e la Consigliera Allegra si assenterà verso le 11,45, anche il Consigliere Colli Vignarelli, la Consigliera Franzoni verso le ore 12, il Consigliere Esempio verso le ore 13:30 e il Consigliere Gigantino effetto a sorpresa.

Do la parola al dottor Rossi per proseguire e fare l'appello. Grazie.

**Segretario Generale dott. ROSSI.** (Procede all'appello nominale)

Gagliardi Pietro è assente giustificato.

Grazie e buon lavoro.

**PRESIDENTE.** Con 23 Consiglieri presenti la seduta è valida. A questo punto, come concordato do la parola all'Assessore Armienti così proseguiamo l'analisi delle osservazioni e le votazioni delle controdeduzioni, siamo alla numero 66, prego Assessore Armienti.

### Osservazione n. 66

**Assessore ARMIENTI.** Buongiorno a tutti, riprendiamo dall'osservazione numero 66. Allora l'osservazione 66 chiede il Movicentro presto dal PRG per migliorare l'accessibilità al comparto stazione, le aree di sosta per auto, bici stazione e riqualificare i sottopassi esistenti per migliorare i passaggi a livello. Allora l'osservazione 66 risulta parzialmente accolta, allora il Movicentro è una previsione del PRG di riqualificazione e nuova destinazione di alcuni ambiti del comparto stazioni che però ha subito delle riduzioni a seguito di indicazioni da parte della Regione. Le strategie del PUMS nell'area ne condividono alcuni intenti e comprendono la realizzazione di un sottopasso di stazione presso Ferrovie Nord, la proposta di un sottovia in via Leonardo Da Vinci per consentire la creazione di una continuità tra le due stazioni ferroviarie e ovviamente c'è tutta una serie di approfondimenti su nuovi schemi circolatori nel comparto stazione. Per quanto riguarda invece la ridotta permeabilità dovuta ai passaggi a livello di Viale Marconi lo stato dei luoghi, come già detto e rilevato nelle precedenti osservazioni e controdeduzioni, lo stato dei luoghi non consente di risolvere il problema .

*(Entrano i consiglieri Freguglia e Pasquini – presenti n. 25)*

**PRESIDENTE.** Grazie, Assessore Armienti, chiedo se vi siano interventi. Prego Consigliere Fonzo.

**Consigliere FONZO.** Grazie, Presidente. Allora il problema è questo, Assessore vale in questa osservazione e vale per numerose altre, così come valeva per quelle precedenti. Quando noi elaboriamo un Piano così con queste ambizioni, con questa tempistica e con questi Piani della perequazione non ci si può limitare dicendo: lo stato dei luoghi non lo consente e le alternative quali sono? Chi governa dice: “se questo non si può fare, si fa

quest'altro", qui invece vi limitate su via Marconi a dire: non è possibile punto e basta e poi così non va bene, però vedo che l'avete parzialmente accolta. Cara grazia.

**PRESIDENTE.** Ci sono altri interventi? Prego Consigliera Allegra.

**Consigliere ALLEGRA.** Grazie, Presidente, qua il tema del passaggio a livello di Marconi credo sia veramente un tema annoso, quel nodo lì è un punto che taglia proprio fuori un pezzo di città allora e capiamo perfettamente che soluzioni tecniche non siano semplici, che non siano immediate, questo lo capiamo perfettamente però il passaggio a livello di via Marconi blocca un pezzo di città a volte anche per 10 /15 minuti. Allora lì bisogna assolutamente trovare una soluzione, cioè chiaramente non sono soluzioni di semplice attuazione, però voglio dire oggi come oggi con l'ingegneria si può fare tutto, allora se magari un sottopasso - non lo so - un sovrappasso non lo so, non sono io che devo trovare le soluzioni, ma quel pezzo lì va risolto proprio perché c'è una parte di città tagliata fuori.

**PRESIDENTE.** Grazie, Consigliere Allegra, ci sono altri interventi? Dichiarazioni di voto? Nessuna dichiarazione di voto, pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione numero 66

**FAVOREVOLI 18**

**ASTENUTI 7** (*Fonzo, Pirovano, Allegra, Baroni, Iacopino, Renna Laucello Nobile, Colli Vignarelli*)

**La controdeduzione è approvata**

**Osservazione numero 67**

**Assessore ARMIENTI.** Allora l'osservazione 67 riguarda sempre l'eliminazione del passaggio a livello in via Marconi e che ovviamente si risponde come prima: non è stata accolta, perché per quanto riguarda la ridotta permeabilità dovuta ai passaggi ai livelli di via Marconi, gli studi hanno visto che non è possibile eliminare il passaggio a livello né scavare sotto per consentire un sottopasso veicolare.

*(Entrano i consiglieri Stangalini, Iodice, Ricca – presenti n. 28)*

**PRESIDENTE.** Grazie, Assessore Armienti. Chiedo se vi siano degli interventi. Prego Consigliere Iacopino.

**Consigliere IACOPINO.** Grazie, Presidente. Io considero fortemente limitante la risposta a questa osservazione perché il problema in città dei passaggi a livello che tagliano in due Novara è concreto, non si rispondere semplicemente che "lo stato dei luoghi non consente di risolvere il problema". Ad esempio, già oggi si potrebbero mettere dei segnali luminosi che avvisano prima se c'è il passaggio a livello chiuso o aperto in modo tale che tu magari riesci anche a evitare quella strada lì perché sai già che il passaggio a livello è chiuso, quindi crei meno traffico, quindi le soluzioni ci sono già oggi e non vengono prese in considerazione. Grazie, Presidente.

**PRESIDENTE.** Grazie, Consigliere Iacopino, è iscritta a parlare la Consigliera Allegra prego

**Consigliere ALLEGRA.** Sì, grazie, vedi sopra cioè basta ritornare all'osservazione precedente, l'intervento rispetto a questa osservazione è assolutamente identico, grazie.

**PRESIDENTE.** Grazie, Consigliere Allegra, Consigliere Pirovano.

**Consigliere PIROVANO.** Leggendo la risposta la trovo veramente di un superficiale incredibile, cioè noi abbiamo fatto, noi no, però è stato fatto il tunnel sotto la Manica, stiamo pensando di fare il ponte sullo stretto di Messina e non riusciamo a risolvere il problema di un sottopasso a Novara, cioè io credo che veramente questa risposta squalifica l'ingegneria italiana, i progettisti italiani, cioè veramente dite: non si vuole fare e forse è meglio, ma non diciamo che i luoghi non lo consentono perché è veramente..., Assessore mi scusi, ma è di una superficialità che inaccettabile voglio dire per un Comune come il nostro per cui assolutamente insoddisfatto di questa cosa e credo che chi ha un'ambizione, come noi insomma che abbiamo l'ambizione di pensare a un PUMS che dovrebbe o che dovrà cambiare le sorti di questa città, almeno sotto l'aspetto della mobilità dire che i luoghi non lo consentono, io credo che sia veramente di una bassezza intellettuale, di un ragionamento inaccettabile, non solo per il Consiglio Comunale, ma per chiunque, soprattutto oggi con le tecnologie che ci sono nel nostro paese, grazie.

**PRESIDENTE.** Grazie, Consigliere Pirovano. Ci sono altri interventi? Qualche dichiarazione di voto? Nessuna dichiarazione di voto, allora pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione numero 67

**FAVOREVOLI 21**

**CONTRARI 7** (*Fonzo, Pirovano, Allegra, Baroni, Iacopino, Renna Laucello Nobile, Colli Vignarelli*)

**La controdeduzione è approvata**

**Osservazione n. 68**

**Assessore ARMIENTI.** L'osservazione 68 chiede di prolungare il sottopasso della stazione: è accolta. Infatti è previsto, come già ho detto in risposta ad altre osservazioni, è previsto tutto l'allungamento del sottopasso della stazione sia verso le Ferrovie Nord via verso il corso Garibaldi quindi ci sarà un allungamento del sottopasso e ovviamente si tenderà a renderlo ciclopedonale. Accolta.

**PRESIDENTE.** Prego Consigliere Fonzo.

**Consigliere FONZO.** Sì, nel frattempo in cui chiamate Salvini per fare i sottopassaggi di cui Novara ha bisogno anche i ponti, visto che ci siamo, ho saputo tra l'altro che la Magistratura ha messo sotto sequestro il cavalcavia del ponte del XXV Aprile, quindi chiamate Salvini ci pensa lui. Nel frattempo date una mano di bianco nel sottopassaggio di nostra competenza perché è scandaloso, chi arriva da Novara vede il pezzo di competenza di RFI in condizioni meravigliose, quello di competenza del Comune è il biglietto da visita della nostra Amministrazione, andateci fateci un giro così vi rendete conto. Grazie.

**PRESIDENTE.** Grazie, Consigliere Fonzo, credo non ci siano altri interventi. Nessun intervento. Dichiarazioni di voto? Nessuna. Pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione numero 68

**FAVOREVOLI 28 (unanimità)**  
**La controdeduzione è approvata**

**Osservazione numero 69**

**Assessore ARMIENTI.** L'osservazione 69 è del medesimo contenuto della osservazione 67 quindi riguarda sempre il problema del passaggio a livello di via Marconi e quindi non è stata accolta e la risposta è sempre la medesima che non è possibile proprio perché ci sono troppe costruzione a ridosso, quindi non è possibile ricavarci un sottopasso veicolare.

*(Esce il consigliere Pirovano – presenti n. 27)*

**PRESIDENTE.** Grazie, Assessore. Prego Consigliera Allegra.

**Consigliere ALLEGRA.** Vedi sopra sopra. Grazie.

**PRESIDENTE.** Prego Consigliere Iacopino.

**Consigliere IACOPINO.** A mio parere, qua manca un pezzo di risposta perché l'osservazione indica, come criticità va bene via Marconi, ma c'è anche il passaggio a livello di Viale Leonardo Da Vinci, quindi nella risposta non si dà credito a quello scritto nell'osservazione, perché si risponde "Copia incolla" su via Marconi e via Leonardo Da Vinci perché io so, ad esempio che c'era già un progetto in corso tra l'altro per appunto eliminare i passaggi a livello anche di viale Leonardo Da Vinci, quindi non capisco questa risposta. Grazie, Presidente.

**PRESIDENTE.** Grazie, Consigliere Iacopino. Altri interventi? Dichiarazioni di voto? Nessuna. Pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione numero 69

**FAVOREVOLI 21**

**CONTRARI 6** (*Fonzo, Allegra, Baroni, Iacopino, Renna Laucello Nobile, Colli Vignarelli*)  
**La controdeduzione è approvata**

**Osservazione n. 70**

**Assessore ARMIENTI.** Allora l'osservazione n. 70 sostiene che il progetto di riqualificazione così come ideato nel PUMS non è idoneo a risolvere le criticità esistenti, chiede che il Comune di Novara si faccia promotore del ripristino delle linee ferroviarie soppresse o ridimensionate. L'osservazione non è accolta perché si ribadisce che il PUMS non è un Piano conformativo e ci sono senz'altro i margini per poter approfondire, modificare e ristudiare poi nel dettaglio le singole proposte. Il nodo stazione è stato diciamo affrontato a 360 ° proponendo più strategie attuabili anche in diverse fasi, infatti se si va a guardare l'elaborato presente nel PUMS ci sono diversi scenari anche dal punto di vista temporale. Quindi con il supporto modellistico di cui STINTAGMA si è servita, si ritiene che la configurazione finale proposta non comporti aggravii alla rete stradale, nelle tre fasce orarie indicate dall'osservazione. Ovviamente il PUMS trascende dai rapporti con le ferrovie, ma aggiungo io come più volte portato all'attenzione di questo Consiglio già nella primavera scorsa c'eravamo fatti promotori, in seno all'assemblea dell'Agenzia della mobilità piemontese proprio di questo cioè di riportare l'attenzione sulle linee ferroviarie sia soppresse

che mancanti tra cui per esempio la Novara Varallo, tra cui per esempio la linea Novara Malpensa; ovviamente questo esula dal PUMS, c'eravamo fatti promotori proprio perché c'era stata data l'occasione, l'opportunità di presentare quest'istanza insieme a tutti gli altri Comuni facenti parti dell'Agenzia della Mobilità Piemontese.

*(Rientra il consigliere Pirovano, escono i consiglieri Crivelli e Fonzo – presenti n. 26)*

**PRESIDENTE.** Grazie, Assessore Armienti, prego Consiglieria Allegra.

**Consigliere ALLEGRA.** Allora, è chiaro che è urgente, doveroso sostenibile, mettete tutto quello che desiderate ripristinare il trasporto su ferro piuttosto che su gomma perché è chiaro che tutto l'ambiente ne ha dei vantaggi questo è chiaro e credo che sia indiscusso. In questo contesto, effettivamente questa richiesta non è pertinente anche se nel contenuto, nel merito siamo assolutamente d'accordo, quindi dico già a priori che ci asterremo grazie.

**PRESIDENTE.** Grazie, Consiglieria Allegra, credo che non ci siano altri interventi. Dichiarazioni di voto? Nessuna. Pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione numero 70

**FAVOREVOLI 20**

**ASTENUTI 6** *(Pirovano, Allegra, Baroni, Iacopino, Renna Laucello Nobile, Colli Vignarelli)*

**La controdeduzione è approvata**

**Osservazione numero 71**

**Assessore ARMIENTI.** L'osservazione 71 questa volta proviene da un privato cittadino riguarda sempre la questione dell'eliminazione del passaggio a livello di via Marconi e che come già detto e non è possibile, allo stato dei luoghi attuale, perché ci sono molte costruzioni proprio a ridosso dei passaggi a livello, consentire la l'eliminazione ed è il medesimo contenuto delle altre osservazioni solo che proviene da una parte differente.

*(esce il consigliere Gigantino – presenti n. 25)*

**PRESIDENTE.** Grazie, Assessore Armienti, prego Consiglieria Allegra.

**Consigliere ALLEGRA.** Grazie, Presidente, allora se questa è la terza osservazione si arriva su questo stesso identico tema, ci sarà un problema oppure no? Probabilmente sì, non è un caso che tre osservazioni, adesso non ricordo se ce ne siano altre analoghe...

**Assessore ARMIENTI.** Sì,

**Consigliere ALLEGRA.** Appunto e quindi forse è un tema su cui mettere un'attenzione e non è importante. E' chiaro che ripetiamo, l'abbiamo già detto sopra, sopra, sopra, la soluzione non è immediata, richiede uno studio importantissimo però come diceva il mio collega Pirovano con una bellissima immagine volete fare il ponte sullo stretto e non riusciamo superare via Marconi? Grazie.

**PRESIDENTE.** Chiedo se ci sono altri interventi. Nessun intervento, dichiarazioni voto? Nessuna, pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione numero 71

**FAVOREVOLI 19**

**CONTRARI 6** (*Allegra, Baroni, Iacopino, Renna Laucello Nobile, Colli Vignarelli, Pirovano*)

**La controdeduzione è approvata**

**Osservazione n. 72**

**Assessore ARMIENTI.** Questa è l'altra osservazione, simile anzi uguale alle precedenti e per quanto riguarda il passaggio a livello di Marconi, quindi la risposta è sempre la medesima.

**PRESIDENTE:** Grazie, Assessore, chiedo se ci siano interventi, dichiarazioni di voto. Pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione n. 72.

**FAVOREVOLI 19**

**CONTRARI 6** (*Allegra, Baroni, Iacopino, Renna Laucello Nobile, Colli Vignarelli, Pirovano*)

**La controdeduzione è approvata**

**Osservazione n. 73**

**Assessore ARMIENTI.** L'osservazione 73 riguarda l'area tematica delle politiche incentivanti e ovviamente è stata accolta perché chiede di promuovere un progetto pilota di bike sharing oppure l'altra micro mobilità e ovviamente è stata accolta e come sapete tutti siamo già partiti con il servizio di sharing di monopattini, sicuramente poi...

*Intervento fuori microfono.*

**Assessore ARMIENTI.** Perché l'insieme delle politiche incentivanti la mobilità sostenibile e disincentivanti la mobilità non sostenibile trova senz'altro, in questa fase di redazione del PUMS, un primo elenco di proposte e l'utilizzo di forme di sharing aziendali è certo una delle azioni, per esempio, del mobility manager, esiste già forse per qualche azienda una politica di bike sharing aziendale,. Noi come Comune abbiamo il bike sharing con monopattini, e ovviamente poi pian piano si provvederà di introdurre altre forme di noleggio biciclette o di veicoli poi in ogni caso è assolutamente in linea con quello che è proposto nel PUMS riguardo alle politiche incentivanti quindi l'osservazione risulta pertanto accolta.

*(Esce il Sindaco, entra il consigliere Crivelli - presenti n. 25)*

**PRESIDENTE** Grazie, Assessore Armienti. Chiedo se vi siano altri interventi. Prego Consigliera Allegra.

**Consigliera ALLEGRA.** Grazie, Presidente. Ovviamente questa osservazione non può che vederci assolutamente favorevoli, dobbiamo spingere, spingere, spingere, fare sempre di più in questa direzione se non vogliamo morire soffocati, siamo d'accordo comunque, faccio già la dichiarazione di voto, grazie.

**PRESIDENTE** Grazie, a questo punto se non vi sono altri interventi o dichiarazioni di voto, pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione n. 73.

**FAVOREVOLI 25 (unanimità)**

**La controdeduzione è approvata**

**Osservazione n. 74**

**Assessore ARMIENTI.** La 74 che riguarda sempre le politiche incentivanti, risulta parzialmente accolta perché ovviamente le politiche incentivanti sono accolte, per quanto riguarda le politiche disincentivanti l'osservazione pone l'accento sulla modifica del Piano della sosta, quindi è parzialmente accolta perché, come detto prima l'insieme delle politiche incentivanti la mobilità sostenibile, quelle disincentivanti la mobilità sostenibile è ovviamente una azione di indirizzo che è presente già nel PUMS e sono contenute tutta una serie di proposte, però la gestione del sistema parcheggi non è possibile in questo momento stravolgerne i contenuti perché abbiamo, come già ripetuto in altre osservazioni nell'altro Consiglio, abbiamo il Piano della sosta gestito con la convenzione Musa e quindi prevedere l'eliminazione "*sic et simpliciter*" degli stalli comporta conseguenze da un punto di vista economico e poi giuridico contrattuale e quindi la convenzione è comunque condizionante, vincolante e il Comune, al momento è tenuta a rispettarle, ciò non significa ovviamente che poi quando saranno presi in considerazione i singoli Piani di settore ma poi si vedrà si approfondirà ovviamente tenendo conto anche del gestore Musa, che gestisce la convenzione Musa.

*(Entrano i consiglieri Gigantino e Spilinga – presenti n. 27)*

**PRESIDENTE.** Grazie, Assessore. Prego Consigliere Renna.

**Consigliere RENNA LAUCELLO NOBILE .** Grazie, Presidente. Volevo soffermarmi sul fatto che con il Piano Musa fino al 2032 tutti i progetti o tutte le proposte che verranno presentate per la mobilità sostenibile sono, diciamo un po' rallentate perché comunque se noi non eliminiamo qualche parcheggio, se non si fanno quegli interventi sia alle piste ciclabili che alla viabilità per i bus sulle corsie preferenziali, io la vedo molto difficile. Quindi sono come dire tutte cose fattibili ma dopo il 2032; è vero che è parzialmente accolta perché c'è una parte che a noi va bene, però bisogna incentivare il fatto che il PUMS vada rivisto se è fattibile di vederlo prima del 2032, perché sennò qui andiamo avanti a perdere tempo e non si farà mai niente per Novara.

**PRESIDENTE.** Grazie, Consigliere Renna. Grazie, Assessore, chiedo se ci siano interventi, dichiarazioni di voto. Nessuna. Pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione n. 74.

**FAVOREVOLI 20**

**ASTENUTI 7** (*Allegra, Baroni, Iacopino, Renna Laucello Nobile, Colli Vignarelli, Spilinga, Pirovano*)

**La controdeduzione è approvata**

**Osservazione n. 75**

**Assessore ARMIENTI.** Allora l'osservazione 75 che riguarda sempre la sosta riprende un po' il concetto della precedente e ovviamente chiede la riduzione del numero degli stalli Musa,



l'aumento delle tariffe della sosta, la riorganizzazione della sosta, la creazione dei parcheggi silos nella zona della stazione e la riduzione della sosta irregolare, ho un po' riassunto i punti. Il gestore della sosta a pagamento, ve l'ho appena detto è Musa e ha un contratto fino al 2032 quindi ridurre così nel PUMS gli stalli non è possibile per via di tutte le conseguenze degli obblighi contrattuali che noi abbiamo. I silos, l'avevo anche già detto in altre osservazioni... No, forse scusate riguarda l'osservazione successiva questa dei silos, quindi questo riguarda l'eliminazione degli stalli, soltanto l'eliminazione degli stalli Musa e riprende un po' il concetto dell'osservazione precedente quindi non è accolta proprio per i motivi che sono state già riferiti.

**PRESIDENTE.** Grazie, Assessore Armienti prego Consigliere Colli Vignarelli.

**Consigliere COLLI VIGNARELLI.** Grazie, Presidente. Io ho una considerazione perché le risposte alle osservazioni oscillano tra: “questo Piano non è conformativo e quindi non andiamo nel dettaglio” salvo poi quando ci sono proposte magari che possono andare bene, anche di dettaglio diciamo accoglierle o accoglierle parzialmente e invece poi osservazioni magari di natura tecnica entrando nel merito dicendo: non si può fare eccetera. Questo, secondo me, è dimostrazione del fatto che questo PUMS non dà un indirizzo chiaro, su come l'Amministrazione intende affrontare la questione della mobilità sostenibile nei prossimi anni, perché le osservazioni non hanno una linea chiara e univoca, oscillano in maniera non proprio prevedibile da un estremo all'altro. Questo secondo me è preoccupante rispetto a come questo PUMS potrà e verrà in qualche modo attuato grazie.

**PRESIDENTE.** Grazie, prego Consigliere Iacopino.

**Consigliere IACOPINO.** Grazie, Presidente. Allora osservazione 75, io leggendola rivedo un po' le promesse elettorali dell'amministrazione Canelli 1 cioè quello di ridurre gli stalli del Musa a cominciare dalle aree più centrali e considero questo tradimento che è stato fatto nei confronti dei cittadini, cioè quello di prolungare Musa fino al 2032 sia sbagliato ma anche deleterio, infatti lo stiamo vedendo: abbiamo un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile che sembrerebbe innovativo, l'intenzione è quella di migliorare la città, però abbiamo il Piano della sosta bloccato e non ci permette di realizzare gli obiettivi del Piano, quindi come strategia è stata fatta è stata disastrosa questa di prolungare Musa fino al 2032. Attenzione qua c'è scritto che non si può toccare guai a voi se toccate, ritocate le tariffe anche di un centesimo, io vi sto avvisando. Grazie, Presidente.

**PRESIDENTE.** Prego Consigliere Pirovano.

**Consigliere PIROVANO.** Volevo capire una cosa, quando è stato fatto il Piano Musa, nella convenzione Assessore, c'era scritto che il Comune in maniera unilaterale poteva decidere di aumentare o diminuire il numero degli dettagli e chiaramente se li aumentava, l'introito del Comune aumentava, se li diminuiva l'introito del Comune diminuiva, è evidente perché se io ti do da gestire mille parcheggi avrò un introito, se te ne do da gestire 500 avrò un altro introito. Ora voglio capire se nella convenzione successiva, nella famosa delibera di Giunta dove è stato prorogato di nove anni la Convenzione perché ricordiamoci la Convenzione del Piano Musa era di 7 anni, questa amministrazione senza passare neanche in Consiglio Comunale ma con una delibera di giunta ha deciso di prorogare 7 più 9 okay? Allora io voglio capire se nella nuova convenzione c'è un vincolo tassativo, Assessore dove impedisce

all'Amministrazione Comunale di eventualmente diminuire o anche aumentare il numero degli stalli. Questa è un'interrogazione che le presenteremo prossimamente perché qui dobbiamo capire cosa è stato fatto, siccome qui non siamo passati in Consiglio Comunale e è stata una decina di Giunta, lei non c'era perciò non ha nessuna responsabilità politica ecco quando parlo di responsabilità sono sempre politiche, non ha nessuna responsabilità politica per cui qui c'è da capire perché se la motivazione è quella che c'è un vincolo tassativo, io credo che questa Amministrazione abbia fatto un danno a questa città, se invece c'è ancora la possibilità e questa la state usando come scusa per non accettare le osservazioni questo è un altro discorso, perché io temo che non sia proprio così come la state raccontando. Grazie, Presidente.

**PRESIDENTE.** Grazie, Consigliere Pirovano se non vi sono altre dichiarazioni, pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione numero 75

**FAVOREVOLI 20**

**CONTRARI 7** (*Allegra, Baroni, Iacopino, Renna Laucello Nobile, Colli Vignarelli, Spilinga, Pirovano*)

**La controdeduzione è approvata**

#### Osservazione n. 76

**Assessore ARMIENTI.** L'osservazione n. 76 contiene diversi punti la progressiva riduzione dell'offerta di posti auto e quindi l'aumento della tariffazione della sosta, poi chiede la riduzione della sosta lungo tutti gli ausiliari interessati dalle linee di TPL e quindi la progressiva riduzione delle aree di sosta nelle ore residenziali, diffusi interventi di riforestazione urbana e la sperimentazione delle strade referenziali a priorità pedonale ciclabile. Dunque l'osservazione non risulta accolta, l'attuazione delle strategie del PUMS dovrà necessariamente passare per una revisione dello spazio stradale che tenga conto di tutte le componenti della mobilità e quindi la revisione dovrà riguardare quindi gli stalli e le politiche tariffarie, quindi ovviamente il Piano della sosta bisognerà ricontrollarlo, riguardarlo alla luce poi del PUMS, però il Piano della sosta è un Piano di settore e quindi cambiando poi andando a regolamentare e diciamo elaborare un nuovo Piano della sosta che è un Piano di dettaglio non lo si può fare qua nel PUMS, allora poi si andrà eventualmente a rivedere il numero degli stalli, le politiche che vanno a incidere sull'aumento dei costi della tariffazione, per il momento insomma anche per i cittadini che usano gli stalli non sono al momento..., sono indicate come politiche incentivanti nello schemino che è stato messo nel PUMS, ma preferiamo incentivare molto tutta la mobilità sostenibile e quindi quando poi si andrà a vedere nel dettaglio, si potrà eventualmente andare a elaborare un diverso Piano della sosta. Per quanto riguarda invece la riqualificazione, la riforestazione urbana ovviamente questo non è un tema del PUMS, è proprio di un altro ufficio, e di un altro settore. Nel Piano delle zone 30 se vi ricordate, esaminato nelle altre osservazioni precedenti certamente gli interventi delle zone 30 poi prevederanno tutta una serie di opere strutturali e quindi sarà poi nel dettaglio che si andrà a vedere come meglio organizzare le zone 30 che interesseranno sicuramente le zone residenziali, grazie.

**PRESIDENTE.** Grazie, Assessore Armienti, prego Consigliere Renna.

**Consigliere RENNA LAUCELLO NOBILE.** Grazie, Presidente, mi collego al discorso che ho fatto prima in poche parole è stato fatto un piano Musa per la città senza tener conto

appunto delle zone sensibili della città vedesi l'Ospedale. Io ho persone, amici conoscenti che vengono da fuori, devono arrivare per un paio d'ore in Ospedale, devono pagare perché devono essere curati. Cioè io questa cosa non la concepisco assolutamente, ci devono essere dei parcheggi gratuiti o perlomeno a sosta gratuita ad orari, perché non è possibile avere dei parcheggi a pagamento tutto il giorno per tutto il centro di Novara, soprattutto nei punti – ripeto- sensibili come può essere l'ospedale, come può essere anche andare diciamo nei centri dove uno si deve recare per fare delle visite specialistiche o quant'altro. Cioè io non vedo un piano ottimale, quando è stato fatto cosa si pensava? Si pensava soltanto alla tasca, cioè a fare cassa? Grazie, Presidente.

**PRESIDENTE.** Prego Consigliera Spilinga.

**Consigliere SPILINGA.** Io credo che sia necessario per far venir voglia alla gente di utilizzare mezzi diversi dalle auto bisogna non fargli venir voglia di usare l'auto, come la gente non ha voglia di usare l'auto se il parcheggio costa tanto se non trova parcheggio. Se noi non facciamo questa cosa a nessuno verrà in mente di scegliere il bus o la bicicletta perché egli verrà sempre più comodo utilizzare l'auto, quindi credo che questa osservazione dell'Ordine gli architetti andasse proprio in quella direzione lì, se il parcheggio mi costa 4 euro l'ora magari non ci vado in centro in macchina, se posso utilizzare altri mezzi, certamente fatti salvi i luoghi, come diceva il Consigliere Renna in cui uno è necessario che vada in auto per tutti i motivi del mondo, ma se vogliamo che cambi il modo in cui la città di Novara si muove, dobbiamo rendere difficile muoversi in auto. E questo PUMS non rende difficile la mobilità dell'auto.

**PRESIDENTE.** Grazie, Consigliera Spilinga, prego Consigliere Crivelli.

**Consigliere CRIVELLI.** Scusate, io mi ero ripromesso di non farlo perché non vorrei venissero travisate le mie considerazioni ma è la seconda volta che la Consigliera Spilinga fa un intervento di questo tipo. Io francamente non posso più tacere nel senso che io credo che ci voglia anche equilibrio e considerazione in quello che si afferma, sostenere che ci vogliono una mobilità sostenibile è quello che stiamo facendo votando il PUMS di oggi che l'Assessore Armienti ha ben predisposto anche con un lavoro di sinergia con le associazioni e questo lo dimostra il fatto che molte delle osservazioni, una parte delle osservazioni siano state accolte come viene evinto delle controdeduzioni. Questo però e favorire una mobilità sostenibile lo si fa attraverso degli strumenti che rendano più semplice viaggiare con il trasporto pubblico locale, con la bicicletta, con altri mezzi, ma io affermazioni come quelle che ho sentito l'altro giorno e questa mattina che vogliono criminalizzare chi utilizza l'auto per necessità, per qualsiasi motivazione arrivando a sostenere che debba essere reso difficile utilizzare l'automobile francamente lo trovo assurdo, perché non è che se una persona ha la necessità di spostarsi in auto per un qualsiasi motivo che noi non possiamo, in quest'aula andare a disquisire, gli si debba dire: no noi dobbiamo sfavorire l'uso dell'auto. No, noi dobbiamo favorire l'uso della mobilità sostenibile del trasporto pubblico locale, di mezzi di mobilità non inquinanti assolutamente, ma non per questo dobbiamo sfavorire l'uso dell'automobile, dobbiamo rendere semplice accessibile gli altri mezzi, questo dobbiamo fare perché evidentemente, a oggi, se tante persone scelgono di usare l'auto, lo fanno perché non sono abbastanza semplici da utilizzare gli altri. Col PUMS che stiamo votando oggi, con tutte le controdeduzioni che stiamo votando oggi andiamo in quella direzione, quindi per favore

veramente cerchiamo di essere equilibrati nelle affermazioni che fanno in quest'aula perché chi utilizza l'automobile non è un criminale.

**PRESIDENTE.** Prego Consigliere Napoli.

**Consigliere NAPOLI.** Grazie, Presidente. Io volevo soltanto e condividere con voi una curiosità nel senso che è una cosa che ho scoperto confrontandomi con una delle associazioni ambientaliste rispetto a quello che diceva lei, Consigliera Spilinga, cioè ad esempio a una delle possibilità di aumentare la tariffa dei parcheggi. Ecco, è stato fatto in alcune città Parigi mi sembra, ma non voglio dire una scemenza rispetto a questo, ma mi ha detto che in realtà è stato dimostrato che aumentare la tariffazione dei parcheggi non aiuta, questa è una cosa che mi ha lasciato sbigottita però è così, anzi va a contribuire al divario sociale perché in realtà chi può permetterselo poi sono quelli favoriti, quindi chi può permettersi di pagare di più continua a fare quello che vuole mentre come al solito chi invece ha delle difficoltà economiche eccetera è sempre più svantaggiato. Quindi niente volevo soltanto condividere con voi questo dato.

*(Esce il consigliere Pasquini - presenti n. 26)*

**PRESIDENTE.** Grazie, Consigliere Colli Vignarelli.

**Consigliere COLLI VIGNARELLI.** Al di là delle teorizzazioni, che a me piacciono molte le teorie, le teorizzazioni e tendo a farne più di quello che della pratica anche nel mio lavoro, ma nella città di Novara non si fa né incentivazione di mezzi pubblici né disincentivazione dei mezzi privati, questo è il punto perché fin quando nella città di Novara si può parcheggiare ovunque in centro senza conseguenze quindi chi ha i mezzi economici parcheggia il Porsche in mezzo a corso Cavour quindi non si può neanche il tema di pagarlo il parcheggio, chi ha i mezzi economici parcheggia ovunque in ZTL senza conseguenze, quindi come dire, questo aumenta parecchio i divari. Quindi questo è il primo elemento, il secondo elemento è che la mobilità sostenibile si posa su entrambi gli elementi cioè sia sull'incentivazione del trasporto pubblico, cosa che non avviene in questa città e sia sulla disincentivazione del trasporto privato, cosa che non avviene in questa città. Ora io temo che questi interventi svelino un po' il fatto che oggi stiamo appiccicando l'aggettivo "sostenibile", su qualcosa che in realtà con la sostenibilità non ha nulla a che vedere perché bisogna andare ad affrontare le questioni per risolverle nella direzione della sostenibilità, cioè il cambiamento delle abitudini, il pubblico lo deve favorire e lo deve favorire in entrambi i modi. Quindi ci sono anche delle scomodità che vanno prese in considerazione perché la tirannia della comodità è una delle ragioni alla base del cambiamento climatico e questo è un dato di fatto e lo dicono tutti, chiunque lo dice, poi è chiaro che l'Amministrazione come ho già detto altre volte, l'Amministrazione Comunale a Novara non ha il coraggio di affrontare questi temi perché possono scontentare dei cittadini e quindi preferiamo come dire al massimo trincerarci dietro al fatto che fino a ora abbiamo prolungato... qualche spirito, qualche destino cinico e baro ha prolungato di 10 anni fino al 2032 i parcheggi a pagamento esattamente così com'erano è così come avevamo proposto e promesso di cancellare, avevamo noi, Amministrazione, interpretavo..... ecco loro dicono: quando arriveremo toglieremo tutto, poi per qualche destino cinico e baro viene prolungato di 10 anni, allora questa è la scusa per quando si parla di Musa dire così, almeno ci leviamo il tema e non affrontiamo il fatto che avevamo promesso, non noi ma chi governa oggi, avevamo promesso

di toglierli e però rimane lì e nel frattempo si dice: va beh, noi dobbiamo incentivare il trasporto pubblico, quindi accettiamo le osservazioni..., ma il problema qua è che la questione della sostenibilità non viene presa sul serio e questo è drammatico e preoccupante. Grazie, Presidente.

**PRESIDENTE.** Grazie, chiedo se ci sono altri interventi, dichiarazioni voto nessuna pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione n. 76

**FAVOREVOLI 19**

**CONTRARI 7** (*Allegra, Baroni, Iacopino, Renna Laucello Nobile, Colli Vignarelli, Spilinga, Pirovano*)

**La controdeduzione è approvata**

*(Esce il consigliere Gambacorta, entra il consigliere Pasquini – presenti n. 26)*

Prego per l'osservazione n. 77 Assessore.

**Assessore ARMIENTI.** L'osservazione 77 chiede di riconsiderare approfondire e sviluppare le cerniere di mobilità ai nodi di interscambio e quindi di considerare, perché sostiene che il parcheggio presso l'IperCoop non sia stato considerato come nodo di interscambio. L'osservazione è accolta perché quello che ha fatto il PUMS è stato proprio quello di considerare i parcheggi di interscambio, le cerniere di mobilità che sono un fattore considerevole nell'evitare l'ingresso all'interno della città delle auto. Quindi sono stati assegnati all'interno del PUMS molti parcheggi di interscambio e cerniere di mobilità ed è stato il parcheggio dell'Ipercoop è stato considerato nella soluzione del BRT est ovest nel documento finale poi del MasterPlan quindi l'osservazione viene raccolta in pieno.

**PRESIDENTE.** Grazie, Consigliere Armienti. Chi vuole intervenire? Prego Consigliere Colli Vignarelli.

**Consigliere COLLI VIGNARELLI.** Ovviamente siamo favorevoli all'accoglimento dell'osservazione, quindi voteremo a favore dell'osservazione, però è un altro tema sul quale: “ah, no, assolutamente non si parla di parcheggio d'interscambio disastro” e adesso si è cambiato idea. Quindi veramente questo tema per fortuna lo stesso tema della mobilità svela tutta una serie di contraddizioni, di non detti, di carriere politiche fondate su questo tema della mobilità che è veramente curioso e anche fa sorridere, però apprezziamo che su questo tema finalmente si sia cambiato idea nel corso degli anni grazie.

**PRESIDENTE.** Grazie, chiedo se ci sono altri interventi, dichiarazioni di voto? Nessuna. Pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione numero 77

**FAVOREVOLI 26 (unanimità)**

**La controdeduzione è approvata**

*Esce il Presidente del Consiglio Brustia, presiede il vice Presidente Freguglia  
(Entra il Sindaco – presenti n. 26)*

### Osservazione n. 78

**Assessore ARMIENTI.** L'osservazione n. 78 chiede una integrazione migliore con il progetto del nuovo Ospedale relativamente al numero di posti auto che possono essere inseriti lì nel progetto nuovo dell'Ospedale. L'osservazione non è accolta perché comunque... perché il MasterPlan per il nuovo ospedale Città della salute è stato certamente valutato all'interno del PUMS in termini di traffico generato tratto in base ai dati disponibili. Il numero dei posti auto della nuova futura struttura ospedaliera è determinato in base alle esigenze della struttura stessa e quindi il PUMS non può che prenderne atto e in ogni caso nel PFTE dell'Ospedale il numero di posti, quello che ci hanno indicato è di circa 1.700, di cui 120 per i servizi, quindi il PUMS non fa altro che recepire i dati progettuali che sono stati inseriti all'interno del PUMS così come ci sono stati forniti dall'azienda.

**VICEPRESIDENTE.** Grazie Assessore Armienti. Apro il dibattito. Prego Consigliera Allegra.

**Consigliere ALLEGRA.** Grazie, Presidente. Allora eravamo assolutamente d'accordo rispetto alla stesura dell'osservazione sulla questione dei 3.200. Qui invece la revisione del MasterPlan ha giustamente ridotto a 1.700 anche se 1.700 non sono pochi, però in ogni caso è quasi la metà della previsione iniziale per cui su questa osservazione noi ci asterremo, grazie.

**VICEPRESIDENTE.** Grazie Consigliere Allegra. Chiedo se ci siano altri interventi, dichiarazioni di voto? Nessuna. Metto in votazione la controdeduzione

#### **FAVOREVOLI 19**

**ASTENUTI 7** (*Allegra, Baroni, Iacopino, Renna Laucello Nobile, Colli Vignarelli, Spilinga, Pirovano*)

**La controdeduzione è approvata**

### Osservazione numero 79

**Assessore ARMIENTI.** L'osservazione 79 chiede di migliorare la qualità dello spazio stradale e urbano e chiede di integrare questo obiettivo con azioni mirate e esemplificative di competenza urbanistica, anche finalizzate al reperimento di superfici per la realizzazione in diritto di superficie di parcheggi residenziali. Ora, l'osservazione non è accolta perché quanto ci chiede l'osservazione esula proprio da quello che è la competenza del PUMS, il PUMS non è un Piano specifico della sosta, nè un Piano Urbanistico e quindi il tema è stato trattato a partire dal quadro conoscitivo in cui sono stati analizzati ovviamente tutti i dati relativi alla domanda e offerta di sosta, traendo poi le conclusioni che sono state recepite nella parte iniziale nei primi capitoli del Piano, il PUMS ovviamente non può occuparsi delle destinazioni d'uso né dei vincoli alle superfici private, cioè non è un Piano urbanistico, né interviene sulle destinazioni d'uso di aree private e quindi non è questo proprio il tema del PUMS, per quello non è stato possibile accoglierla.

**VICEPRESIDENTE.** Grazie, Assessore Armienti. Apro la discussione se ci sono interventi, prego Consigliere Allegra.

**Consigliere ALLEGRA.** Grazie, Presidente. Allora siamo assolutamente d'accordo che la regolamentazione precisa degli spazi di parcheggio al di là del PUMS, ma delle aree diciamo

dedicate ai privati cittadini sia da attuare ma siamo contestualmente d'accordo sulla controdeduzione che dice che non è in questa sede, in questo contesto che va attuata quella regolamentazione per cui faccio già la dichiarazione di voto, per questa contraddizione noi ci asterremo, grazie.

**VICEPRESIDENTE.** Grazie, Consigliere Allegra ci sono altri interventi? Dichiarazioni di voto? Nessuno. Pongo in votazione la controdeduzione numero 79

### **FAVOREVOLI 19**

**ASTENUTI 7** (*Allegra, Baroni, Iacopino, Renna Laucello Nobile, Colli Vignarelli, Spilinga, Pirovano*)

### **La controdeduzione è approvata**

*(Entra il consigliere Gambacorta, escono il Sindaco ed il consigliere Ragno – presenti n. 25)*

### **Osservazione numero 80**

**Assessore ARMIENTI.** L'osservazione 80 chiede di ridurre la sosta irregolare, in generale dove e come si intende procedere alla riduzione del numero degli stalli nelle zone centrali, ma anche non centrali a beneficio del recupero dello spazio pubblico. Allora l'osservazione non è accolta, intanto la sosta irregolare è questione che non riguarda né la mobilità nel PUMS, ma riguarda appunto i vigili urbani tra l'altro la sosta irregolare presuppone già una regolamentazione se è evidentemente non è stata rispettata. Quindi ripeto non è questione competenza di PUMS, poi ribadisco che il PUMS non è un Piano specifico della sosta e quindi non può farsi carico adesso all'interno dell'elaborato, rifare e riprendere in mano il Piano della sosta che è uno specifico e diverso piano. Invece per quanto riguarda la sosta dei veicoli eccessiva all'interno dello spazio urbano, ripeto, il PUMS l'ha affrontato con le cerniere di mobilità, i parcheggi di interscambio che sono stati senz'altro e certamente segnati con dei pallini, dei puntini sulle planimetrie, quindi è quello che deve portare a ridurre l'ingresso e quindi la sosta, uno...

**VICEPRESIDENTE.** Posso chiedere un po' di silenzio, grazie...Rispetto anche all'Assessore che sta intervenendo...

**Assessore ARMIENTI.** Quindi stavo dicendole le cerniere di interscambio e le cerniere di mobilità e parcheggi di interscambio servono proprio per quello: per evitare l'ingresso all'interno della città dello spazio urbano dei veicoli quindi favorendo la sosta al di fuori dell'abitato del centro urbano.

**VICEPRESIDENTE.** Grazie, Assessore, apro la discussione chiedo se ci siano interventi. Prego Consigliere Allegra.

**Consigliere ALLEGRA.** Abbiamo detto un po' come sopra che l'osservazione non è strettamente calzante e pertinente con il contesto che stiamo discutendo in questo momento in questo ambito, pur tuttavia credo crediamo che questa osservazione abbia una sua valenza, una sua importanza perché se noi guardiamo il livello di traffico nella ZTL che c'è in centro ogni mattina, al di là del carico e scarico che è regolamentato, se vediamo il parcheggio assolutamente selvaggio in piazza Puccini, viva Dio che tra poco metteranno la pista di pattinaggio così non possono almeno parcheggiare sul ghiaccio perché sarebbe quantomeno

sconveniente, se vediamo tutti i parcheggi, macchine lasciate a caso in pieno centro, è chiaro che questa osservazione va in quella direzione lì, come dire: segnaliamo Amministrazione che se si chiama ZTL, è una zona a traffico limitato e per poter entrare e parcheggiare bisognerebbe avere determinati requisiti; forse bisogna buttare un occhio in più su questo problema, grazie.

**VICEPRESIDENTE.** Grazie, Consigliera Allegra, ci sono altri interventi? Non mi pare di vedere mani alzate, dichiarazioni di voto? Nessuna. Pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione n. 80.

**FAVOREVOLI 18**

**CONTRARI 7** (*Allegra, Baroni, Iacopino, Renna Laucello Nobile, Colli Vignarelli, Spilinga, Pirovano*)

**La controdeduzione è approvata**

*(Entrano il Sindaco ed il consigliere Ragno – presenti n. 27)*

### **Osservazione n. 81**

**Assessore ARMIENTI.** L'osservazione 81 fa la premessa che sicuramente dicono per le soluzioni prospettate comparto di stazioni di cui in linea di massima si condividono le finalità e le soluzioni prospettate, chiedono che il PUMS entri più nel dettaglio della progettazione, e poi l'altro tema riguarda i parcheggi in silos nell'area –credo- del dopolavoro ferroviario su via Leonardo Da Vinci. Quindi per quanto riguarda la prima richiesta ovviamente sarà ripetitiva ma il PUMS non può entrare proprio nelle progettazioni di dettaglio, sarà poi compito del PFTE dare una previsione più dettagliata e specifica del Piano progettuale. Mentre per quanto riguarda i silos, abbiamo ripetuto più di una volta che costruirne di nuovi non rientra nelle strategie incentivanti la mobilità perché attrattori di traffico, diversa la gestione di quelli esistenti, quindi non ne sono previsti di nuovi.

**VICEPRESIDENTE.** Grazie Assessore. Chiedo se ci sono interventi. Prego Consigliere Iacopino.

**Consigliere IACOPINO.** Attualmente la zona stazione è un po' una giungla con i parcheggi che mancano, comprendo giustamente l'obiettivo di attuare politiche incentivanti per l'utilizzo del mezzo alternativo all'auto, però non capisco due pesi e due misure, in stazione il silos non va bene, invece qua in pieno centro va bene, non ho capito allora la strategia dell'Amministrazione. Purtroppo non si evince neanche da questo Piano e il che mi rende molto perplesso su tutto ciò che poi sarà il raggiungimento degli obiettivi, grazie Presidente.

**VICEPRESIDENTE.** Grazie Consigliere Iacopino, chiedo se ci sono altri interventi. Dichiarazioni di voto. Grazie silenzio così andiamo avanti. Pongo in votazione la controdeduzione n. 81.

**FAVOREVOLI 20**

**CONTRARI 7** (*Allegra, Baroni, Iacopino, Renna Laucello Nobile, Colli Vignarelli, Spilinga, Pirovano*)

**La controdeduzione è approvata**



### Osservazione n. 82

**Assessore ARMIENTI.** L'82 è identica all'osservazione 77 e che chiede di considerare il parcheggio dell'Ipercoop come una delle cerniere di mobilità, ho già detto prima che è senz'altro stata accolta perché è stata considerata nella soluzione del BRT quello da est a ovest nel documento finale del Masterplan.

**VICEPRESIDENTE** Chiedo se ci sono interventi. Chiedo solo prima degli interventi visto che c'è un po' di via vai mi chiedono le segretarie di stare seduti oppure di non continuare magari a uscire a due tre alla volta perché non riusciamo a fare i conteggi corretti delle votazioni e dobbiamo continuare a fare rivotare. Chiedo se ci siano interventi su questa controdeduzione. Non ci sono. Chiedo se ci siano dichiarazioni di voto. Metto in votazione la controdeduzione n. 82.

**FAVOREVOLI 27 (unanimità)**

**La controdeduzione è approvata**

### Osservazione n. 83

**Assessore ARMIENTI.** L'osservazione 83 riprende sempre il discorso, la richiesta di come si vuole ridurre la sosta irregolare quindi di specificare quali azioni sono previste per le diverse tipologie di sosta. Ripeto, come già detto, la sosta irregolare presuppone già una regolamentazione che deve essere fatta rispettare dagli organi competenti. La proposta dei parcheggi dei silos non è propriamente in linea con le strategie del PUMS quindi gli ampi parcheggi nelle aree centrali che già ci sono, sono più che sufficienti per la sosta dei veicoli. C'era anche un altro punto relativo, la richiesta era di esplicitare quali politiche tariffarie si intendono adottare relativamente al parcheggio quello che verrà, per intenderci nello spazio della Curia. Quel parcheggio non è il Comune che deve adesso occuparsi delle politiche tariffarie da adottarsi in un parcheggio che ci sarà perché oltretutto sarà un privato che lo costruisce e quindi poi si vedranno gli accordi che eventualmente poi si potranno prendere col privato ma è di gestione privata, non è del Comune quel parcheggio...

*(Esce il Sindaco – presenti n. 26)*

**VICEPRESIDENTE.** Grazie Assessore. Ci sono degli interventi? Prego Consiglieria Allegra.

**Consiglieria ALLEGRA.** Praticamente l'intervento è assolutamente analogo a quello di prima di due osservazioni fa. Non è un caso che l'osservazione fatta dal circolo del PD sia uguale all'osservazione precedente, nel senso che è chiaro che c'è una unità di intenti in questo senso, quindi non sto a ripetermi rispetto all'intervento e dico già che noi voteremo contro.

**VICEPRESIDENTE.** Grazie Consiglieria Allegra. Ci sono altri interventi? Dichiarazioni di voto? Nessuna. Pongo in votazione la controdeduzione n. 83.

**FAVOREVOLI 19**

**CONTRARI 7** (*Allegra, Baroni, Iacopino, Renna Laucello Nobile, Colli Vignarelli, Spilinga, Pirovano*)

**La controdeduzione è approvata**

#### Osservazione n. 84

**Assessore ARMIENTI.** L'osservazione 84 è uguale nei contenuti a qualcuna di quelle precedenti, e cioè su retro stazione è auspicabile la dotazione di parcheggi in silos, mi ripeto che la proposta dei parcheggi in silos non è in linea con quello previsto con le strategie del PUMS e quindi ripeto, non all'interno del PUMS non sono stati individuati dei nuovi silos.

**VICEPRESIDENTE.** Grazie Assessore Armienti, ci sono... prego Consiglieria Spilinga.

**Consiglieria SPILINGA.** Grazie Presidente. Intanto il fatto di chiedere appunto la dotazione di parcheggi in silos vuol dire, lo dico per il Consigliere Crivelli, che non vogliamo criminalizzare assolutamente chi deve, per qualsiasi motivo utilizzare, l'auto, semplicemente bisognerà razionalizzare il parcheggio e l'utilizzo dell'auto e quindi nei luoghi sensibili come per esempio quella della stazione dove magari la gente che col trasporto pubblico non ci può arrivare ma magari deve andare a lavorare fuori Novara allora invece di consumare suolo con i parcheggi si pensava di utilizzare parcheggi che invece si sviluppavano in altezza e non insomma sul consumo di suolo. Quindi noi assolutamente non criminalizziamo nessuno, io oggi sono qua in auto quindi però ho l'abbonamento Musa e quindi parcheggio dentro un parcheggio di cui ho l'abbonamento.

*(Esce il consigliere Crivelli – presenti n. 25)*

**VICEPRESIDENTE.** Prego Consiglieria Spilinga. Ah ha finito? Grazie. Ci sono altri interventi? Dichiarazioni di voto? Pongo in votazione la controdeduzione n. 84.

#### **FAVOREVOLI 18**

**CONTRARI 7** (*Allegra, Baroni, Iacopino, Renna Laucello Nobile, Colli Vignarelli, Spilinga, Pirovano*)

**La controdeduzione è approvata**

#### Osservazione n. 85

**Assessore ARMIENTI.** L'osservazione 85 fa una lunga considerazione riflessione sul fatto che ci sono molti fruitori del servizio di trasporto su treno Torino Milano e quindi che ci sono tanti pendolari che si attestano nei pressi della stazione per poter poi prendere il treno, quindi anche questa chiede di dotare dei parcheggi nei pressi della stazione, quindi soprattutto legata alle esigenze dei pendolari che prendono la tratta Torino-Milano. Poi analizza anche l'orario di punta ovviamente, credo che la domanda unica che emerga da tutta questa complessa riflessione sia la dotazione dei parcheggi nei pressi della stazione perché non tutti quanti, come si diceva hanno la possibilità, devono per forza utilizzare l'auto poi magari per arrivare a Novara, quindi l'osservazione non è accolta proprio per le motivazioni che dicevamo prima perché creare dei nuovi silos nei pressi della stazione non è in linea, piuttosto invece è assolutamente in linea con gli intenti del PUMS quello appunto di cercare di fare attestare le auto un po' più al di fuori attraverso le cerniere di mobilità per poi raggiungere le destinazioni con gli autobus. Io ho finito.

**VICEPRESIDENTE.** Silenzio per favore. Grazie Assessore Armienti. Interventi? Prego Consigliere Colli Vignarelli.

**Consigliere COLLI VIGNARELLI.** Diciamo al di là del contenuto specifico della osservazione, diciamo ne estrapoliamo il senso e quindi non possiamo che dividerla perché più o meno è in linea con quello che abbiamo scritto noi, al di là del contenuto specifico penso che anche i dirigenti si possano permettere di andare in bici a lavorare, cioè sudati o bagnati. Però comunque noi condividiamo lo spirito di questa osservazione di Italia Viva.

**VICEPRESIDENTE.** Ci sono altri interventi? Dichiarazioni di voto? Prego Consigliere Iacopino.

**Consigliere IACOPINO.** Stavolta per la prima osservazione voteremo a favore della controdeduzione fatta dall'Amministrazione. Grazie Presidente.

**VICEPRESIDENTE.** Grazie Consigliere Iacopino. Pongo allora in votazione la controdeduzione n. 85.

**FAVOREVOLI 20**

**ASTENUTI 5** (*Allegra, Baroni, Colli Vignarelli, Spilinga, Pirovano*)

**La controdeduzione è approvata**

*(Escono i consiglieri Prestinicola e Gigantino – presenti n. 23)*

### **Osservazione n. 86**

**Assessore ARMIENTI.** Allora l'osservazione 86, adesso iniziano tutte le osservazioni relative al TPL, sono finite quelle della sosta, iniziamo quelle relative al TPL. Questa osservazione chiede di poter far passare le linee BRT in pieno centro perché per piazza Cavour, Corso Cavour, Corso Mazzini. Secondo l'osservatore con risparmio sui tempi di corsa e servendo al meglio il centro storico. Allora intanto il passaggio del BRT dal centro storico, come il passaggio di altre linee non è in linea con anche tutta la creazione della ZTL e della zona pedonale in centro e quindi poi ovviamente il progetto del BRT dovrà essere poi approfondito con il PDFTE con valutazioni alternative di tracciati e di sistema, quindi non è stata accolta soprattutto perché i pullman non è opportuno farli passare in centro per l'estensione della ZTL e della zona pedonale che abbiamo visto essere uno dei principali obiettivi di questo PUMS.

**VICEPRESIDENTE.** Chiedo sempre silenzio in aula, grazie Assessore Armienti. Ci sono interventi? Dichiarazioni di voto? Pongo in votazione dunque la controdeduzione n. 86.

Ripetiamo la votazione, però invito i Consiglieri a stare in ordine.

Rivotiamo la n. 86. Favorevoli? 16, grazie. Contrari? Li abbiamo contati, Assessore sono stati contati tre volte... Scusate un secondo, stiamo continuando come dicevo prima ad entrare e uscire dall'aula, le segretarie non fanno in tempo a contarvi, per quello abbiamo dovuto ripetere.

**FAVOREVOLI 16**

**CONTRARI 7** (*Allegra, Baroni, Iacopino, Renna Laucello Nobile, Colli Vignarelli, Spilinga, Pirovano*)

**La controdeduzione è approvata**

### Osservazione n. 87

**Segretario Generale.** Scusate il problema è piuttosto serio perché dare per presente uno che non c'è, ricordo a me e a tutti che è un falso ideologico. Gradirei, per rispetto anche per chi è eventualmente segnato presente e non lo fosse, ma anche per tutti i collaboratori, statevene seduti gentilmente, quando votate venite in aula, sennò diventa difficile, tanto lui l'annuncia prima, il Presidente annuncia prima quando si deve votare, magari siete nelle vicinanze, venite e vi sedete, ma fatelo per cortesia perché i reati penali non sono la nostra passione, grazie.

**VICEPRESIDENTE.** Grazie Segretario. Passiamo alla controdeduzione n. 87, prego Assessore.

**Assessore ARMIENTI.** L'osservazione 87 chiede l'allungamento delle linee BRT fino ai quartieri di Veveri e Vignale, non è stata accolta perché il progetto del BRT che intanto sicuramente dovrà essere poi valutato nelle sue varie alternative, non deve sostituire la linea 1 e la linea 6, è cosa diversa aggiuntiva quindi l'idea è non di estendere la linea 1 e la linea 6, ma di creare una nuova linea quella appunto del BRT.

*Rientra il presidente del Consiglio Brustia, che riassume la presidenza – presenti n. 24*

**PRESIDENTE.** Grazie Assessore Armienti. Prego Consiglieria Spilinga.

**Consiglieria SPILINGA.** Grazie Presidente. io credo che essendo Veveri e Vignale esattamente quartieri di Novara, se il BRT deve allungare sulla direttrice nord sud, deve partire dall'inizio di Novara, Veveri e Vignale, non vedo perché non dovrebbe partire da lì.

**PRESIDENTE.** Grazie Consiglieria Spilinga, altri interventi? Dichiarazione di voto? Nessuno. Pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione n. 87

**FAVOREVOLI 17**

**CONTRARI 7** (*Allegra, Baroni, Iacopino, Renna Laucello Nobile, Colli Vignarelli, Spilinga, Pirovano*)

**La controdeduzione è approvata**

*(Entra il consigliere Prestinicola – presenti n. 25)*

### Osservazione n. 88

**Assessore ARMIENTI.** L'osservazione 88 chiede di mantenere le due proposte di BRT nord sud quindi sia quella che parte da Corso della Vittoria, sia quello che parte da Corso Risorgimento. Prevede di mantenere poi tutte e due le linee. Allora innanzitutto all'interno dei PUMS sono indicate tutte e due le linee, ma il MasterPlan poi il documento che viene successivamente a queste osservazioni ha individuato quale ottimale l'ipotesi N. 3 quella che vede il tracciato nord sud da Corso della Vittoria a Monte San Gabriele e il tracciato est ovest N. 1 quello che va da Corso Trieste a Corso Vercelli, praticamente si è arrivati a questa conclusione sui dati trasportistici che ha utilizzato SINTAGMA, ma ovviamente questa è la previsione ottimale, ad ogni modo all'interno del MasterPlan sono contenute entrambe le ipotesi che sono state portate così come chiesto dal privato cittadino che chiede di mantenere

tutte e due le linee. L'osservazione non è stata accolta perché ci sono già, sono state già studiate e si è fatto diciamo una ipotesi di linea di percorso ottimale quello indicato nell'ipotesi n. 3.

**PRESIDENTE.** Grazie Assessore Armienti, prego Consigliera Allegra.

**Consigliere ALLEGRA.** Grazie Presidente. Noi siamo assolutamente d'accordo sul fatto che il trasporto pubblico urbano almeno in alcune tratte quelle fondamentali quindi nord sud, est, ovest, possa avere, debba avere una velocità preferenziale, la velocità preferenziale quindi sicuramente più rapida, deve essere accompagnata da degli accorgimenti strutturali, dico accorgimenti ma in realtà è una piccola rivoluzione, rispetto al fatto che inevitabilmente se si vuole fare in modo che il trasporto pubblico sia favorito per la velocità bisognerà assolutamente togliere tutta una serie di parcheggi perché bisognerà creare le linee preferenziali se non rapido non sarà mai, sarà un trasporto pubblico come quello a cui assistiamo ora per cui potremmo anche pensare di togliere l'acronimo BRT da tutto il piano, perché se di fatto non volete togliere le file di parcheggi e fare conseguentemente le linee preferenziali, le corsie preferenziali BRT non si potrà verificare, non si può attuare, è assolutamente lapalissiano. Perché dico che non lo volete fare, che non volete di fatto attuare questa strategia, perché quando in Commissione abbiamo chiesto in maniera chiara e precisa quanti saranno i parcheggi che verranno tolti, qual è il piano rispetto a questo provvedimento non ci avete risposto, perché come dire si vedrà. Allora il *si vedrà* ci sembra che stia un po' a significare che forse questa linea, queste linee veloci non le faremo mai, e questo non va a favore del trasporto pubblico urbano rapido, grazie.

**PRESIDENTE.** Grazie Consigliera Allegra. Vi chiedo se vi siano altri interventi. Qualche dichiarazione di voto, nessuno. Pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione N. 88.

#### **FAVOREVOLI 18**

**CONTRARI 7** (*Allegra, Baroni, Iacopino, Renna Laucello Nobile, Colli Vignarelli, Spilinga, Pirovano*)

**La controdeduzione è approvata**

*(Entrano i consiglieri Gigantino e Crivelli, esce il consigliere Pasquini – presenti n. 26)*

#### **Osservazione n. 89**

**Assessore ARMIENTI.** L'osservazione N. 89 chiede di utilizzare i filobus da 15 metri per il trasporto con maggiore capienza su un autobus e insomma dà dei suggerimenti di dettaglio. Ovviamente non è accolta perché a parte che il progetto del BRT dovrà essere poi approfondito anche sui mezzi che dovranno essere utilizzati, ma ovviamente poi saranno anche scelte fatte dalla SUN perché è la SUN che gestisce il trasporto e sceglierà i mezzi che riterrà più idonei più congrui, quindi non è adesso che decidiamo che tipo di bus utilizzare, sicuramente saranno dei bus a impatto ambientale ridotto perché sono bus elettrici, però la misura di questi bus, i metri del bus non credo che siano materia del PUMS.

**PRESIDENTE.** Grazie Assessore Armienti. Chiedo chi vuole intervenire, prego Consigliere Pirovano.

**Consigliere PIROVANO.** Su questo tema Assessore perché non è così, non decide la SUN purtroppo, decide la viabilità. Le faccio un esempio, il cavalcavia di Porta Milano i 15 metri non possono passare, non per una scelta dell'azienda che voglio dire, avrebbe tutto l'interesse a passare a utilizzare quel tipo di autobus, perché vedete nel momento in cui si utilizzano gli autosnodati o i 15 metri anziché utilizzare due autobus magari che partono da un capolinea, magari ne utilizziamo uno solo con vuol dire un pullman in meno che gira, un autista in meno, costi in meno per il trasporto pubblico locale. Per cui tutte queste scelte che vengono fatte, vengono fatte sulla base della possibilità se quegli autobus possono o non possono transitare in alcune strade, e siccome noi sulla linea 4 e sulla linea 8 non è possibile transitare perché il cavalcavia non ce lo consente, sulla linea 1 non è possibile transitare con i pullman come dire 15 metri o 18 metri perché c'è il cavalcavia di Corso della Vittoria che è ancora peggio perché è molto stretto, praticamente l'unica linea che consente di transitare è la linea 6 ma non si possono mettere, ci sono quattro pullman che girano su quella linea, non si può mettere più di quattro pullman, questo è il problema. Quando io sono anni che dico all'Assessore Zoccali, dovete ripristinare la portata del cavalcavia di Porta Milano perché da lì transitano le due più importanti linee del trasporto pubblico locale e non vengo ascoltato, le conseguenze poi sono queste, che noi ci troviamo ad avere dei costi maggiori anche del trasporto pubblico, altro che corsia preferenziale e corsie, perché? Perché non si possono utilizzare i mezzi che consentono di fare il trasporto in un certo modo. Ma questa non c'entra niente, non è una decisione aziendale, è una decisione del Comune, poi lasci perdere questo o quello, è l'Amministrazione che mette a disposizione le percorrenze e noi purtroppo, noi come dire l'azienda di trasporto pubblico locale, a Novara, è molto limitata per quanto riguarda la viabilità di questa città, grazie.

**PRESIDENTE.** Grazie Consigliere Pirovano, chiedo se ci sono altri interventi. Nessun intervento. Dichiarazioni di voto. Nessuna dichiarazione di voto. A questo punto pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione N. 89

#### **FAVOREVOLI 19**

**CONTRARI 7** (*Allegra, Baroni, Iacopino, Renna Laucello Nobile, Colli Vignarelli, Spilinga, Pirovano*)

**La controdeduzione è approvata**

#### **Osservazione n. 90**

**Assessore ARMIENTI.** L'osservazione 90 chiede di incrementare le corse del TPL nelle ore di punta, prima sperimentalmente poi a regime. È accolta. L'incremento delle corse nell'ora di punta è alla base proprio della proposta progettuale del nuovo sistema di TPL, la sperimentazione sicuramente può essere condotta dal momento in cui sarà definito il nuovo tracciato del BRT o almeno saranno definiti gli ambiti in cui dedicare una parte della sede stradale a corsie riservate e al trasporto pubblico. Sicuramente il BRT va nella soluzione di incentivare tutto il trasporto pubblico locale quindi certamente aiuterà il trasporto pubblico lo spostamento delle persone negli orari di punta, quindi l'osservazione è senz'altro accolta.

**PRESIDENTE.** Grazie Assessore Armienti, chiedo se ci siano interventi. Nessun intervento, nessuna dichiarazione di voto quindi pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione n. 90.

**FAVOREVOLI 26 (unanimità)**  
**La controdeduzione è approvata**

**Osservazione n. 91**

**Assessore ARMIENTI.** Allora l'osservazione N. 91 sostiene che il progetto di trasformazione urbanistica dell'ex centro sociale complicherebbe il tracciato del BRT e quindi chiede al Comune di valutare la proposta di approfondire la proposta che l'U.P.O. ha presentato, ricordo a tutti che queste osservazioni sono state presentate a gennaio dell'anno scorso quindi quando magari ancora non era stato presentato il progetto dell'U.P.O. adesso invece c'è e quindi è stato inserito all'interno la sola previsione con le indicazioni di modifiche della viabilità, quindi certamente è stato sostituito il progetto vecchio con quello nuovo, ma al momento siccome non abbiamo il progetto di dettaglio dell'U.P.O è stato soltanto inserita l'area dove interverrà questa riqualificazione dell'ex centro sociale, sicuramente il BRT non verrà complicato ma saranno poi, si adeguerà all'area come sviluppata, per il momento noi non abbiamo il progetto di dettaglio dell'U.P.O, quindi sicuramente è superata per un pezzettino questa osservazione perché non c'è più il progetto che era stato presentato prima ma c'è quello dell'U.P.O che è stato recepito ne PUMS, è stato modificato, però non avendo altri dettagli si è pensato soltanto di inserire all'interno che ci sarà questo progetto dell'U.P.O

**PRESIDENTE.** Grazie Assessore Armienti. Chiedo se vi siano interventi, nessun intervento, prego Consigliere Pirovano.

**Consigliere PIROVANO.** Questo per dire Presidente che quando si vuole Assessore come in questo caso, pur non avendo un progetto però c'è l'idea di quello che dovrà succedere in quell'area, si inserisce come dire nel Piano. In altre osservazioni che abbiamo visto prima avete usato esattamente un altro ragionamento, cioè avete detto esattamente l'opposto di quello che state facendo adesso. Siccome non sappiamo cosa succederà lo bocchiamo, è questo che io non capisco come avete ragionato e come avete messo insieme questo piano, cioè in questo caso state dicendo esattamente quello che su altre osservazioni avete detto l'opposto per cui non lo so, questo Piano mi sembra veramente fatto male e forse finirà anche peggio.

**PRESIDENTE.** Grazie, chiedo se ci sono altri interventi, dichiarazioni di voto, nessuna. A questo punto pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione N. 91.

**FAVOREVOLI 19**

**CONTRARI 7** (*Allegra, Baroni, Iacopino, Renna Laucello Nobile, Colli Vignarelli, Spilinga, Pirovano*)

**La controdeduzione è approvata**

**Osservazione n. 92**

**Assessore ARMIENTI.** Allora l'osservazione 92 chiede percorsi più brevi e diversi rispetto alla linea 6 per favorire la mobilità interna dei residenti. C'è proprio una specifica domanda che è quella di conoscere le ragioni che hanno indotto SINTAGMA ad integrare la linea 6 che sembrerebbe confermata con la linea nuova del BRT e poi i costi siano adeguati. Allora si vuole precisare che il piano di settore del Masterplan sarà redatto ovviamente, cioè non sarà redatto, è stato redatto perché questi sono di gennaio il Masterplan è arrivato dopo, è

arrivato a giugno e quindi nel PUMS mi corre l'obbligo di precisare, non si parla di sostituzione delle linee 1 e 6 oppure di doppiare le stesse, sono state semplicemente condotte delle prime verifiche trasportistiche che hanno delineato, diciamo così, l'idea che l'inserimento di queste due nuove linee di BRT possa essere favorevole per il trasporto di molte persone. L'analisi trasportistica è stata utilizzata come elemento basilare per la successiva poi formulazione di una proposta progettuale più dettagliata. Le simulazioni che ha fatto Sintagma sono esplicative delle componenti di traffico che il nuovo sistema di TPL potrà attrarre. La spesa è stata solo stimata ovviamente bisognerà poi quando si andranno nel dettaglio a progettare le nuove linee, ovviamente si andrà a dettagliare anche i costi che saranno sicuramente più precisi.

**PRESIDENTE.** Grazie Assessore Armienti. Chiedo se vi sono interventi. Nessun intervento. Dichiarazione di voto? Pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione n. 92.

**FAVOREVOLI 19**

**ASTENUTI 7** (*Allegra, Baroni, Iacopino, Renna Laucello Nobile, Colli Vignarelli, Spilinga, Pirovano*)

**La controdeduzione è approvata**

#### Osservazione N. 93

**Assessore ARMIENTI.** La 93 chiede di integrare il TPL con i servizi di info mobilità che diano indicazioni circa i percorsi gli orari, è stata accolta l'osservazione 93, quanto richiesto è in linea con l'implementazione delle politiche incentivanti la mobilità sostenibile.

**PRESIDENTE.** Grazie Assessore. Chiedo se ci sono interventi? Nessun intervento. Dichiarazione di voto, nessuna. Pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione n. 93.

**FAVOREVOLI 26 (unanimità)**

**La controdeduzione è approvata**

#### Osservazione N. 94

**Assessore ARMIENTI.** Allora l'osservazione anche questa osservazione, la 94, chiede maggiore velocità di esercizio e puntualità dell'orario, oltre a richiedere che le tratte del BRT, ad osservare che le tratte del BRT non servirebbero le frazioni di Vignale e Veveri e anche gli istituti scolastici Bonfantini. Allora è parzialmente accolta perché sicuramente la prima fase della domanda è proprio l'obiettivo che si vuole raggiungere con il miglioramento del trasporto pubblico locale quindi la puntualità dell'orario e la maggiore velocità di esercizio, mentre non è stata accolta per la parte che sostiene che il BRT non raggiunge Vignale Veveri, mi ripeto, quindi il BRT non punta a sostituire le linee esistenti, quindi quelle restano ferme, la linea, il pullman il trasporto pubblico locale raggiunge con le linee esistenti, la linea 1 e 6 sia Vignale che Veveri, sia l'istituto Bonfantini, quindi è un'altra linea che avrà un altro percorso, per quello questo pezzo di osservazione non è stata accolta.

**PRESIDENTE.** Grazie Assessore Armienti, prego Consigliera Spilinga.

**Consigliera SPILINGA.** Grazie Presidente. Io faccio una domanda, se un insegnante che arriva fuori Novara arriva col treno a Novara, prendo il BRT arrivo in Corso Risorgimento,



scendo per arrivare al Bonfantini prendo il 6. Questo è l'idea che c'è rispetto al fatto che si fermi il BRT prima di arrivare al...., per capire perché immagino che possa andare così, cioè se io mi muovo con il BRT e devo arrivare fino a Vignale o al Bonfantini, a un certo punto dovrò scendere dal BRT e prendere la linea 6, perché non arrivo fino in fondo, oppure scegliermi di muovermi più lentamente e prendere direttamente il 6.

**PRESIDENTE.** Grazie Consigliera Spilinga, chiedo se ci siano altri interventi. Prego.

**Consigliere PIROVANO.** Volevo capire, fatemi capire, perché magari ero un po' distratto. Quando parliamo di BRT di corsia preferenziale, di pullman, di trasporto pubblico che viaggia in una corsia protetta, non stiamo parlando di una sovrapposizione di linea, stiamo parlando della linea, faccio un esempio 1, che parte da Veveri e arriva al Torrion Quartara o alla Bicocca in questo caso Veveri Bicocca, o Olengo ma è la stessa linea dove sul Corso della Vittoria, sul Corso XXII marzo faremo delle corsie preferenziali, non credo che ci sarà una sovrapposizione di linee o che andremo a realizzare delle linee di TPL come dire nuove, o comunque che sono in sovrapposizione a quelle attuali, secondo me qui c'è un po' di confusione, perché o stiamo dicendo che noi, facciamo un esempio la linea 1 che parte da Cameri e arriva a Olengo per fare tutto il percorso, da Veveri magari alla Bicocca viaggia su corsie preferenziali e poi non devo scendere alla Bicocca e prendere un altro autobus, se vado a Olengo, poi dalla Bicocca viaggerò sulla viabilità ordinaria. Ho capito bene Assessore o... perché io poi non facendo parte della Commissione competente magari avete detto delle cose che io non conosco, perché sennò siamo veramente alla follia qua.

*(Entra il consigliere Caressa – presenti n. 27)*

**Assessore ARMIENTI.** Se parte dei percorsi sono simili delle linee ovviamente magari.

**Consigliere PIROVANO.** Ma è la stessa linea...Stiamo parlando della stessa linea.

**Assessore ARMIENTI.** La linea 1 e 6 sono quelle che ci sono adesso.

**Consigliere PIROVANO.** Possiamo chiamarla anche 27 non è quello il problema.

**Assessore ARMIENTI.** Il BRT partirà da quei parcheggi perché consentirà, si vuole consentire il parcheggio di attestamento con le auto, lasciare le auto e prendere questa linea e quando poi magari saranno interessati gli stessi tratti stradali sia della linea 1 che della linea... utilizzeranno per un pezzo lo stesso percorso. Sono due linee diverse con inizio e fine diversa, rispetto alle linee 1 – 6.

**Consigliere PIROVANO.** Sta scherzando mi auguro Assessore..., sono due linee, cioè noi creeremo una linea in più per fare quella roba lì?

*(Intervento fuori microfono)*

**Consigliere PIROVANO.** Sì, ma è la stessa linea che c'è adesso che dovrebbe... ma non è una linea nuova cioè...

**Assessore ARMIENTI.** Ovviamente saranno poi calibrati gli orari delle fermate, saranno integrati.

**Consigliere PIROVANO.** Io sto dicendo un'altra... io ho chiesto un'altra cosa, mi scusi attenzione, ho chiesto se utilizzeremo la stessa linea che c'è adesso, la linea 1 che parte da Veveri, che va fino alla Bicocca, è la stessa linea dove verranno realizzati dei pezzi dove ci sarà la corsia preferenziale, perciò lo scorrimento veloce per capirci, o state pensando a una nuova linea? Cioè un linea che parte direttamente dal parcheggio di interscambio e va fino alla Bicocca, state pensando questa roba qua?

**Assessore ARMIENTI.** Sarà una nuova linea con delle caratteristiche diverse che utilizzeremo...

**Consigliere PIROVANO.** E scusi manterremo tutte e due le linee.

**Assessore ARMIENTI.** Al momento sì l'analisi è questa, poi quando si entrerà ...

**Consigliere PIROVANO.** Qui siamo alla follia proprio, voglio proprio vedere... Grazie Assessore, ringrazio Assessore.

**PRESIDENTE.** Prego Consigliera Allegra.

**Consigliera ALLEGRA.** La domanda è questa qua, c'è uno studente o una studentessa che arriva da Turbigo, dico Turbigo appositamente perché da Turbigo arrivano magari col treno, scende alla stazione di Novara, prende il BRT, arriva più o meno all'altezza della parrocchia di Sant'Antonio, un pochino più in là, scende dal BRT, prende il 6 e arriva al Bonfantini, un po' la stessa strada, lo stesso giro che fa la docente o il docente. Forse questo non aiuta il fatto che lo studente o la studentessa debba arrivare alle 8 a scuola, questa studentessa o studente parte da Turbigo alle 5:30, arriva alla stazione di Novara alle 6, poi prende il BRT arriva alle 7 meno qualcosa a Sant'Antonio, poi prende... io credo che lo studente o la studentessa invece di venire al Bonfantini a Novara andrà in un'altra scuola a Magenta o a Boffalora, o più in là, grazie.

**PRESIDENTE.** Grazie Consigliera Allegra, se non vi sono interventi o dichiarazioni di voto, pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione n. 94.

**FAVOREVOLI 20**

**ASTENUTI 7** (*Allegra, Baroni, Iacopino, Renna Laucello Nobile, Colli Vignarelli, Spilinga, Pirovano*)

**La controdeduzione è approvata**

Ricordo sempre ai Consiglieri di stare seduti durante la votazione sennò rendiamo impossibile la conta.

*(Escono i consiglieri Colli e Baroni, entrano il Sindaco ed i consiglieri Pasquini e Paladini – presenti n. 28*

**Osservazione N. 95**

**Assessore ARMIENTI.** L'osservazione 95 chiede l'eliminazione della fossa lungo i tratti che saranno poi interessati dal BRT per ovviamente creare la corsia di sede propria. Allora il

progetto del BRT sarà poi tutto approfondito e valutato con i PFTE, con le valutazioni tecniche e di tracciato di sistema, nel PUMS, a livello di caratteristiche del BRT sono senz'altro state individuate le corsie preferenziali come una delle caratteristiche che devono agevolare il percorso, ma non sono le uniche. Alcuni tratti nel PUMS di corsie preferenziali sono stati individuati, nel MasterPlan, e sono la via San Francesco D'Assisi e Corso della Vittoria. Quindi in linea generale la corsia preferenziale è ovviamente uno dei mezzi per poter far scorrere il BRT e considerarlo poi un mezzo più veloce, non è l'unico perché abbiamo anche gli interventi sui semafori e altri interventi, ma sicuramente la corsia preferenziale è prevista. Non è stata individuata nello specifico in tutta la tratta perché poi sarà compito dei progetti di dettaglio individuarle, ma un paio mi sembra due strade sono state già individuate relativamente alla corsia preferenziale e sono la Via San Francesco D'Assisi e il Corso della Vittoria. Quindi l'osservazione non è accolta quanto alla previsione su tutta la linea delle corsie preferenziali.

**PRESIDENTE.** Grazie Assessore Armienti. Prego il Consigliere Pirovano.

**Consigliere PIROVANO.** Assessore quando si parla di Via San Francesco D'Assisi immagino tutta Via San Francesco D'Assisi?

**Assessore ARMIENTI.** Sto cercando la piantina così lo potete vedere.

**Consigliere PIROVANO.** Lei diceva via San Francesco D'Assisi per cui stiamo parlando di tutta Via San Francesco D'Assisi dal cavalcavia a Porta Milano fino all'incrocio con Corso della Vittoria.

**Assessore ARMIENTI.** È stato indicato alla pagina 85, un tratto, sì è tutta. Quasi tutta o tutta un bel tratto. Guardate là si vede meglio.

**Consigliere PIROVANO.** Praticamente se è il pezzo da Corso della Vittoria fino in Piazza Garibaldi stiamo parlando...

**Assessore ARMIENTI.** No, no su entrambi i tratti, scusate..., è stato individuato un tratto di Corso della Vittoria.

**Consigliere PIROVANO.** No, no le sto dicendo un'altra cosa, Corso della Vittoria arriva fino a Piazza Cavour, per cui Via San Francesco D'Assisi, da diciamo Corso della Vittoria fino a Piazza Garibaldi o anche il pezzo che scende dal cavalcavia Porta Milano fino a... chiedevo.

**PRESIDENTE.** Posso? Allora la Via San Francesco D'Assisi parte dal cavalcavia di Porta Milano fino a Piazza Garibaldi, poi riprende dall'hotel Cavour diciamo fino al Corso della Vittoria entrambi.

**Consigliere PIROVANO.** Entrambi perciò anche il tratto che fa dal cavalcavia Porta Milano fino in Piazza Garibaldi, ho capito bene okay. Allora siccome anche qui Assessore, siccome lei prima ci ha detto che alcune osservazioni erano state rigettate perché per realizzare delle corsie o comunque per realizzare delle corsie bisognava eliminare dei parcheggi e c'è una convenzione un contratto l'ha detto lei, più volte, che non era possibile perché il contratto

scade nel 2032 e non si può andare a incidere su quel contratto. Mi dovete spiegare allora come fate, visto che via San Francesco D'Assisi è a pagamento tutta, mi dovete spiegare allora, cioè siete in contrapposizione continua perché anche qui allora o dite che lì andrete a togliere o da una parte o dall'altra, credo immagino dalla parte destra andando in giù perché via San Francesco D'Assisi è a senso unico, immagino che togliete tutta una fila di parcheggi a pagamento e allora va bene, però prima ci avete detto che questo non era possibile perché... allora delle due una, quando io dico che dipende cosa vi fa comodo, se vi fa comodo dire che siccome c'è l'ostacolo dei parcheggi non si può fare, quando invece non vi fa comodo dire che c'è l'ostacolo dei parcheggi come in questo caso, e gliel'ho dimostrato anche prima, li togliete. Decidetevi, io dico solo questo Assessore poi non so se è una sua scelta o chi ha deciso per lei, però siete in contrapposizione.

**Assessore ARMIENTI.** Mi consentite.

**PRESIDENTE.** Glielo consento...

**Assessore ARMIENTI.** Allora, forse io non sono in grado di spiegarmi bene e me ne scuso per questo, allora il punto è che siccome la linea, le due linee sono lunghe, non è possibile adesso prevedere totalmente la copertura della linea con le corsie preferenziali, perché è lunghissima la linea sia in un senso che nell'altro. Nel MasterPlan sono state ipotizzate queste due previsioni che costituiscono un tratto e poi non siamo in contrapposizione, poi ovviamente queste sono previsioni sono idee, sono indicazioni, quando poi si andrà a definire nei progetti di dettaglio allora si andrà a specificare meglio i dettagli e poi ripeto, la corsia preferenziale non è l'unico modo è uno dei modi, certo forse il più significativo il più importante come volete definirlo voi, ma è una delle modalità, degli accorgimenti delle misure che consentiranno al BRT di essere BRT, non secondo quello che definiamo noi ma secondo quelle che sono le linee guida a livello europeo. Ci sono proprio delle definizioni standard e quindi la corsia preferenziale è una di quelle insieme anche alle modifiche semaforiche, anche quello si può attuare, si possono attuare altre modifiche relativamente ai tratti stradali, ma non è l'unica. Lì gli elaboratori di SINTAGMA, noi l'abbiamo anche condiviso, e l'abbiamo recepito, in quei due tratti di strada sembra congruo ipotizzabile, perché siamo sempre ricordiamolo a livello di progetto e non si può fare un progetto, bisogna fare anche una previsione di qualcosa che sia effettivamente allo stato attuale realizzabile, con questi due spunti che abbiamo insieme a SINTAGMA elaborato, questi due tratti stradali si è pensato di inserirli. Per dire che c'è la possibilità, allo stato attuale, in qualche zona, di poter già ipotizzare una corsia preferenziale, senza dover intervenire poi nel dettaglio, perché poi lo studio di dettaglio e di progetto non si può fare tutto adesso, altrimenti questo PUMS non sarebbe neanche stato possibile portarlo adesso, se avessimo dovuto aspettare tutti gli studi di dettaglio che poi per altro non sono, cioè si parte con questo e poi i progetti di dettaglio andranno calibrati su quella che è la linea di massima dettata in tutti questi elaborati. Cioè questa è la logica di questi Piani che dettano una previsione di massima che sarà poi approfondita, dettagliata, anche magari scostata rispetto a questa previsione di massima perché poi l'abbiamo sempre detto, non è qualcosa di... è scritto così e si farà per forza così, cioè se per far passare la pista ciclabile o per far passare un pezzo di BRT bisognerà metterci qualcosa in più rispetto a quello che c'è scritto qua o fare una deviazione la si farà, ma non lo possiamo valutare adesso, allo stato dell'arte di questi elaborati, queste due linee sono state una previsione di massima, una indicazione di come potrà avvenire poi lo snodo del BRT all'interno delle linee che sono state abbozzate e tracciate. Quindi questa è la

visione, poi non dimentichiamoci che tutto quello, tutti i progetti che saranno messi in atto pian pianino dopo l'approvazione, se sarà così e i Consiglieri lo riterranno di approvarlo questo Piano, ci saranno i monitoraggi biennali del Ministero, quindi non è che ci sfanno le cose così all'acqua di rose, ogni progetto noi, adesso dopo l'approvazione, lo comunicheremo al Ministero e quindi saremo monitorati, quindi si deciderà delle priorità di attuazione e quindi ogni due anni noi manderemo i rapporti al Ministero.

Quindi è una cosa, seria, è una cosa che è stata meditata e quindi se qui è stata messa una previsione, è perché è una previsione che non poteva essere fatta su tutta la linea al momento, che negli altri casi sarà necessario approfondire con attente e misurate valutazioni, perché ripeto, questo piano se andrà in approvazione, dopodiché soggiacerà al monitoraggio preciso da parte del Ministero.

**PRESIDENTE.** Prego Consigliere.

**Consigliere PIROVANO.** No, ma Assessore, io la ringrazio perché lei si accalora e fa bene perché capisco il dibattito, però siccome prima avete rigettato delle osservazioni con la motivazione che c'è il piano della sosta approvato fino al 2032 per cui non si possono andare a eliminare degli stalli dove sono a pagamento perché andrebbe a incidere, a impattare sul contratto, io le faccio l'osservazione e le dico, come mai in Via San Francesco D'Assisi che è completamente a pagamento da entrambe i lati e è una strada a senso unico di marcia per cui se si arriva da Corso della Vittoria è a senso unico verso la stazione, se si arriva dal cavalcavia di Porta Milano è a senso unico verso la stazione, si incrociano le due strade, dico come mai in questo caso nel Piano avete previsto di realizzare lì una corsia preferenziale e le dico già che non si può agire sui semafori perché non ci sono semafori, perché in quel tratto di strada non c'è nessun semaforo, è già una strada a senso unico, per ciò non si può rendere a senso unico. L'unico modo per velocizzare la viabilità su quel tratto di strada è realizzare una corsia preferenziale eliminando una fila di parcheggi a pagamento da un lato, immagino dalla parte destra anche perché favorire il carico e scarico degli utenti, qui è possibile farlo e va bene, io sono contento se lo fate, ma non capisco perché proprio come ha detto lei, questo è un Piano di visione ad ampio raggio e non è detto che si possa fare veramente o comunque si andrà a trattare come farlo, ma io mi chiedo come mai in questo caso è possibile e nei casi precedenti lei ci ha detto che, siccome siete vincolati da un contratto, non si potevano fare quelle modifiche. Ecco, è questa la contestazione Assessore. È questa la contestazione. Poi io son ben contento se voi fate le corsie preferenziali lì, glielo assicuro. Grazie.

**PRESIDENTE.** Grazie. Prego Consigliere Colli Vignarelli.

**Consigliere COLLI VIGNARELLI.** L'unica spiegazione che mi do è che questa valutazione dell'inserimento di corsia preferenziale è una valutazione che porterà un esito negativo, cioè è già scritto nei dati. Quindi, a un certo punto, di fronte a questa e ad altre proposte, osservazioni, valutazioni che vengono suggerite nel PUMS si parla sostanzialmente di aria fritta, per dirla in termini molto chiari. Cioè perché la questione qui è se andiamo a cercare una coerenza, non il discorso di questo PUMS fino al 2032 non si possono toccare i parcheggi, quindi fino al 2032 lì la corsia preferenziale non si fa, quindi quella osservazione lì, quel consiglio lì non ha ragione nemmeno di essere inserito nel punto. Questa è l'unico modo per rendere coerente tutto il ragionamento attorno a questa questione dei parcheggi.

**PRESIDENTE.** Grazie, Consigliere Colli Vignarelli. Non vedo nessun altro iscritto. Ah sì, scusi. Le chiedo scusa. Prego Consiglieria Napoli.

**Consiglieria NAPOLI.** Semplicemente sottolineare che stiamo facendo una strategia. È un piano, è teorico, è un'analisi, è uno studio. A livello di principio l'Amministrazione non può scrivere "Ok, siccome dobbiamo fare queste cose meravigliose, togliamo tutti i parcheggi". Non si può, perché se c'è una cosa che ho imparato in un anno, e me l'avete insegnato voi, è che la politica deve considerare una serie di interessi in campo ed operare un bilanciamento. Perché è questo il compito della politica: avere cura degli interessi di tutti. Me lo avete insegnato voi, lo giuro. Allora possiamo noi, in un Piano previsionale, andare contro ad una normativa, ad un contratto? Non lo possiamo fare. Che cosa possiamo fare con una cosa meravigliosa che si chiama buon senso? Dire: "Obiettivo, qual è l'obiettivo importante? San Francesco". "Ci serve il BRT... Meraviglioso". "Per ottenerlo cosa dobbiamo fare? Creare una corsia preferenziale...Accipicchia, ci sono i parcheggi". "Che cosa si fa? Qual è l'interesse in questo caso che è maggiore e che dobbiamo perseguire? Quello del BRT... Benissimo". "Musa, ascolta: dobbiamo trattare quella fila di parcheggi per il bene, per l'interesse comune, la dobbiamo togliere".

*Interventi fuori microfono.*

**Consiglieria NAPOLI.** No, non è che non si può fare. No, però ragazzi, non si può, Non si può.

**PRESIDENTE.** Fate intervenire la Consiglieria Napoli.

**Consiglieria NAPOLI.** Chi lo dice che non si può fare? Scusate.

*Interventi fuori microfono.*

**PRESIDENTE.** Per favore nessuno ha disturbato gli interventi degli altri. Quindi fate concludere la Consiglieria Napoli. Grazie.

**Consiglieria NAPOLI.** Allora ritorno dall'inizio. Abbiamo un principio che è il contratto, c'è una norma. Non lo vado a spiegare al Consigliere Colli Vignarelli che lo sa sicuramente meglio di me. C'è un contratto e questa è la prima regola. Dopodiché, quindi, io in un Piano di previsione non posso andare a dire "Io disattento questo contratto" perché non perseguirei l'interesse pubblico perché la comunità dovrebbe cacciare un sacco di soldi per disattendere a questo contratto. Io mi auguro che questo sia pacifico. Tolto questo, poi entriamo nel merito, il merito sulla base di un'analisi, uno studio dice che in quel punto è importante fare quella cosa. Allora si dice "Si può disattendere quella norma perché ad essere maggioritario in quel caso specifico è l'interesse pubblico, sì o no?" Si andrà a vedere, almeno io la vedo così, sennò non ho mai capito niente di giurisprudenza, mi hanno regalato la laurea. Grazie.

**PRESIDENTE.** Grazie alla Consiglieria Napoli. Chiedo se ci siano altri interventi. Non vi sono altri...Prego Consiglieria Allegra.

**Consigliera ALLEGRA.** Grazie, anche dell'intervento della Consigliera Napoli che, giustamente, si accalora perché come tutti noi ha a cuore l'ambiente e la gestione della salute. Questo lo sto dicendo con serietà. Quello che su cui noi siamo intervenuti prima, anche in maniera sgarbata e chiediamo scusa perché siamo intervenuti fuori luogo, è il fatto che in alcune controdeduzioni si è detto che non si può assolutamente toccare il contratto del Musa, okay, in altre invece si può passare sopra. Allora, intanto è evidente che il Piano del Musa è regolamentato, però se io devo fornire 1500 parcheggi, se posso togliere una quota 20 parcheggi da una parte, li dovrò spostare da un'altra parte a parità economica, okay? A saldo invariato. Questo è chiaro. Se vogliamo fare il BRT, se vogliamo fare in modo che il trasporto pubblico, in alcune situazioni, si chiami "rapido" perché sennò lo chiamiamo TPL, non BRT, "E' un'altra roba", okay? Lo dico in italiano è un'altra cosa. Allora devo togliere per forza alcuni parcheggi, parcheggi che se sono in centro, ovviamente, è come Parco della Vittoria al Monopoli, no? Valgono di più. Allora dovrò raddoppiare il numero degli stalli se li faccio in periferia un po' più in là dal centro perché sennò non avrò lo stesso introito economico. Questo è il tema: "Voglio fare il BRT? Sì", "Il piano ce lo indica? Sì", "Voglio fare in modo che la gente prenda l'autobus, che prenda il trasporto pubblico? Sì" "Devo creare delle condizioni per fare in modo che sia scorrevole, rapido, veloce perché sennò mi conviene andare in bicicletta e, viva Dio, sarebbe così bello per tutti, però è chiaro che ci sono delle condizioni per cui non sempre si può andare in bici e non vogliamo criminalizzare chi va in auto, assolutamente no, però vogliamo creare delle condizioni alternative? Se vogliamo creare delle condizioni alternative dovrò togliere delle file di parcheggio, sennò ci stiamo prendendo in giro e stralciamo, ripeto ancora, l'acronimo BRT dal piano. Grazie.

**PRESIDENTE.** Non ci sono più interventi. Le dichiarazioni di voto, a questo punto, pongo in votazione la controdeduzione, l'osservazione numero 95.

**FAVOREVOLI 22**

**CONTRARI 6** (*Allegra, Iacopino, Renna Laucello Nobile, Spilinga, Pirovano, Paladini*)

**La controdeduzione è approvata**

**Osservazione n. 96**

**Assessore ARMIENTI.** Allora, l'osservazione 96 chiede di verificare la fattibilità del TPL in Piazza Martiri, cioè chiede di far arrivare il TPL in Piazza Martiri e di deviare il traffico veicolare, poi sulla via Buonarroti, via Biglieri e largo Don Minzoni. Non è stata accolta perché noi non andiamo a modificare, noi, chiedo scusa, il MasterPlan, il PUMS non vanno a modificare i sensi di percorribilità di circolazione. Quindi l'osservazione risulta non accolta.

**PRESIDENTE.** Grazie Assessore Armienti. Chiedo chi vuole intervenire. Nessuno. Dichiarazione di voto. Nessuna. Pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione n. 96.

**FAVOREVOLI 22**

**CONTRARI 6** (*Allegra, Iacopino, Renna Laucello Nobile, Spilinga, Pirovano, Paladini*)

**La controdeduzione è approvata**

*(Escono i consiglieri Gigantino, Ragno, Picozzi, Iacopino e Pirovano – presenti n. 23)*

**Osservazione n. 97**

**Assessore ARMIENTI.** Allora l'osservazione n. 97 mi pare che sia stata già spiegata nei contenuti, in qualche altra osservazione prima. Dunque, praticamente chiede, osserva che le linee BRT proposte non coprono le linee uno e sei, cioè non coprono tutto il percorso delle linee uno e sei, quindi non raggiungono Vignale, Bonfantini, Ravizza, Veveri e Torrior Quartara. E noi ripetiamo, io ripeto, mi ripeto che le linee uno e sei sono cosa diversa dal BRT, il cui obiettivo è quello di creare una linea nuova, più prestante e più veloce, quindi comunque diversa. Risulta non parzialmente accolta, perché, comunque, cioè sono state la richiesta dell'osservazione di approfondire le analisi trasportistiche, è stata fatta, sono state svolte per arrivare poi all'implementazione dal PUMS al MasterPlan sono state svolte delle analisi trasportistiche, proprio a supporto delle proposte del BRT per valutare al meglio tutte delle alternative ipotizzate, quindi parzialmente accolta per questo aspetto, per l'altro aspetto della linea uno e sei, quindi della sovrapposizione delle due linee e dell'allungamento non è stata accolta.

**PRESIDENTE.** Grazie Assessore Armienti. Chiedo se ci sono interventi. Nessun intervento. Dichiarazione di voto? Nessuna dichiarazione di voto. Pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione n. 97.

**FAVOREVOLI 19**

**ASTENUTI 4** *(Allegra, Renna Laucello Nobile, Spilinga, Paladini)*

**La controdeduzione è approvata**

*(Rientra il consigliere Fonzo – presenti n. 24)*

**Osservazione n. 98**

**Assessore ARMIENTI.** L'osservazione 98 come quella successiva, 99, chiede sempre che il BRT, di individuare già subito in questa fase lungo tutta la tratta del BRT, il percorso in sede propria del bus e, quindi, io rispondo alla stessa maniera, come ho risposto precedentemente, che poi il progetto della tratta sarà approfondito, dettagliato, con tutto ciò che riguarda anche la viabilità e la percorribilità dei tratti stradali. Poi ci saranno i progetti di dettaglio successivi che approfondiranno tutto il discorso del BRT.

**PRESIDENTE.** Grazie Assessore Armienti. Chiedo se ci sono interventi. Nessun intervento. Dichiarazioni di voto, nessuna. Pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione n. 98.

**FAVOREVOLI 19**

**CONTRARI 5** *(Fonzo, Allegra, Renna Laucello Nobile, Spilinga, Paladini)*

**La controdeduzione è approvata**

**Osservazione n.99**

**Assessore ARMIENTI.** Come dicevo prima, la 99 è identica a quella precedente e riguarda sempre è l'individuazione delle corsie preferenziali per tutta la tratta del BRT e rispondo sempre alla medesima maniera: ci saranno poi gli studi di dettaglio che andranno a approfondire in disparte quei due tratti già ipotizzati.



**PRESIDENTE.** Grazie Assessore Armienti. Chiedo ci sono interventi? Nessun intervento. Dichiarazione di voto, nessuna. Pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione n. 99.

**FAVOREVOLI 19**

**CONTRARI 5** (*Fonzo, Allegra, Renna Laucello Nobile, Spilinga, Paladini*)

**La controdeduzione è approvata**

*(Entra il consigliere Picozzi – presenti n. 25)*

#### **Osservazione n. 100**

**Assessore ARMIENTI.** La 100 chiede di implementare i collegamenti ferroviari con Torino e Milano e, ovviamente, non è accolta perché non è materia del PUMS quello di prevedere collegamenti ulteriori o diversi collegamenti ferroviari.

**PRESIDENTE.** Grazie Assessore Armienti. Chiedo ci sono interventi? Nessun intervento. Dichiarazione di voto, nessuna dichiarazione di voto. Pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione n.100.

**FAVOREVOLI 21**

**ASTENUTI 4** (*Fonzo, Allegra, Spilinga, Paladini*)

**La controdeduzione è approvata**

*(Esce il consigliere Pasquini – presenti n. 24)*

#### **Osservazione n.101**

**Assessore ARMIENTI.** La 101 chiede di aumentare gli autobus elettrici. Ovviamente accolta perché è già previsto l'aumento dei bus elettrici con la sostituzione della flotta della SUN è già un intervento previsto e finanziato con i fondi MIMS e PNNR. Quindi è accolta assolutamente.

**PRESIDENTE.** Non ci sono interventi. Dichiarazioni di voto, nessuno. Pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione n.101

**FAVOREVOLI 24 (unanimità)**

**La controdeduzione è approvata**

*(Entrano i consiglieri Ragno, Pirovano e Baroni - presenti n. 27)*

#### **Osservazione n. 102**

**Assessore ARMIENTI.** Allora adesso arrivano tre osservazioni relative alla macroarea delle trasformazioni urbanistiche, quindi sono più o meno tutte in linea. La 102 ve la riassumo “Sono stati considerati solo alcuni ambiti di trasformazione urbanistica, ma non tutti gli ambiti dismessi o in trasformazione”. Ovviamente il PUMS, nella fase dell'elaborazione del quadro conoscitivo, ha recepito i progetti il cui iter era stato avviato dagli uffici competenti, relativi alle infrastrutture della nuova mobilità e dei nuovi insediamenti che potevano generare un impatto sulla viabilità e quindi, dal punto di vista del piano, risultavano significative. Per quello che sono state, per esempio, la caserma Passalacqua, la caserma Cavalli, ancora non sappiamo, sì, come è successo per il progetto dell'U.P.O., abbiamo

individuato l'area, ma non sappiamo cosa si farà poi in quell' area il progetto non c'è, quindi i progetti che hanno sono già in fase avanzata e quindi possono essere significativi e impattanti sulla viabilità, ovviamente, che sono stati recepiti. È compito del PUMS tenerne conto e prevederli all'interno delle sue previsioni, quindi non è stata accolta per questo motivo.

**PRESIDENTE.** Grazie Assessore Armienti. Chiedo se vi siano interventi. Nessun intervento. Chiedo se vi siano dichiarazione di voto. Nessuna dichiarazione di voto. Pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione n.102.

**FAVOREVOLI 20**

**CONTRARI 7** (*Fonzo, Allegra, Renna Laucello Nobile, Spilinga, Paladini, Pirovano, Baroni*)

**La controdeduzione è approvata**

*(Entrano i consiglieri Iacopino e Gigantino, escono i consiglieri Allegra e Iodice – presenti n. 27)*

### **Osservazione n.103**

**Assessore ARMIENTI.** È identica nel contenuto, solo che va ad indicare diverse aree rispetto a quelle dell'osservazione precedente. Per esempio, tra le altre dice “Ci sono le aree dell'ospedale in corso Mazzini, in viale Piazza D'Armi” penso poi, quando ci sarà l'ospedale, la “Nuova città della salute”, quelle aree verranno dismesse. Per il momento sono così e così vanno considerate. Quindi, come dicevo prima, per le aree che sono già individuate nei progetti sono state recepite e quindi indicate, ma adesso noi non possiamo prevedere quale sarà la destinazione dell'area attualmente occupata dall' ospedale, perché adesso c'è e quindi va considerata come c'è adesso, come è inserita nell'ambito del tessuto cittadino. Quindi anche questa non accolta.

**PRESIDENTE.** Grazie Assessore Armienti. Chiedo se ci sono interventi. Prego Consigliere Fonzo.

*Interventi fuori microfono.*

**PRESIDENTE.** Sì, scusatemi. Potete aggiornare la schermata gentilmente? Grazie, ripulirla.

**Assessore ARMIENTI.** Ah, no, è proprio è quella ma è...si vede?

**PRESIDENTE.** La 103. Lo leggo da quello di...

Okay, allora pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione n.103.

**FAVOREVOLI 20**

**CONTRARI 7** (*Fonzo, Iacopino, Renna Laucello Nobile, Spilinga, Paladini, Pirovano, Baroni*)

**La controdeduzione è approvata**

#### **Osservazione n.104**

**Assessore ARMIENTI.** È uguale, idem. Anche questa osservazione pone in risalto e chiede anzi osserva, che non tutte le aree dismesse vengono considerate e inserite. In realtà le aree dismesse vengono inserite in planimetria così come sono, perché non sappiamo di molte aree dismesse, cosa ancora si realizzerà in quei luoghi. Quindi molte delle aree che sono già identificate nella destinazione sono state inserite, poi ripeto, come il progetto dell'ospedale, viene inserita la planimetria, però non sappiamo bene cosa porterà il progetto dell'U.P.O.

**PRESIDENTE.** Grazie Assessore Armienti. Chiedo se ci sono interventi. Nessun intervento, dichiarazioni di voto, nessuna dichiarazione di voto. Pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione n.104

**FAVOREVOLI 20**

**CONTRARI 7** (Fonzo, Iacopino, Renna Laucello Nobile, Spilinga, Paladini, Pirovano, Baroni)

**La controdeduzione è approvata**

*(Entra il consigliere Pasquini – presenti n. 28)*

#### **Osservazione n.105**

**Assessore ARMIENTI.** Ora la 105 e la 106 riguardano l'Elaborato di VAS. L'Elaborato di VAS di cui si parla nell'osservazione è quello preliminare, il rapporto preliminare di VAS di cui ha dato avvio a tutta la procedura di VAS di sul PUMS, quindi quelle osservazioni che sono contenute nella 105, ovviamente sono state poi integrate, come giustamente doveva essere, nel rapporto ambientale, recepito e accolto poi nel parere definitivo di VAS. Quindi l'osservazione è accolta perché qua stiamo parlando del preliminare. Quando poi si arriva al definitivo con il recepimento nel parere definitivo di VAS di rilasciato dall'autorità, dall'organo competente di VAS di ovviamente è stato tutto integrato. Ci voleva solo il tempo per farlo.

**PRESIDENTE.** Grazie Assessore Armienti. Chiedo se ci sono interventi. Nessun intervento. Dichiarazioni di voto? Nessuna dichiarazione di voto. Pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione n.105.

**FAVOREVOLI 28 (unanimità)**

**La controdeduzione è approvata**

*(Esce il consigliere Eempio, rientra la consigliera Iodice – presenti n. 28)*

#### **Osservazione n.106**

**Assessore ARMIENTI.** Anche questa è stata parzialmente accolta, perché, ovviamente, chiede di fare delle valutazioni che sono state fatte poi nel rapporto definitivo. Parzialmente accolta perché alcuni dei suggerimenti dati dall'osservatore non sono stati ritenuti necessari da SINTAGMA e quindi poi, ovviamente, gli organi competenti che sono stati interessati dalla procedura di VAS di non hanno rilevato di inserire determinate altre cose oltre a quelle che erano inserite quindi.

**PRESIDENTE.** Grazie Assessore Armienti. Chiedo se ci sono interventi. Nessun intervento. Dichiarazioni di voto? Nessuna dichiarazione di voto. Pongo in votazione la controdeduzione all'associazione n.106.

**FAVOREVOLI 21**

**ASTENUTI 7** (*Fonzo, Iacopino, Renna Laucello Nobile, Spilinga, Paladini, Pirovano, Baroni*)

**La controdeduzione è approvata**

**PRESIDENTE.** A questo punto apro il dibattito riguardante la delibera per intero. Bene, Scusatemi. Propongo se volete cinque minuti di pausa. Se qualcuno abbia bisogno di... No. Perché l'Assessore aveva bisogno di assentarsi un attimo.

Scusate. Mi sembrava di fare una cosa carina. Non volevo..., ma infatti era anche perché ho pensato, vi penso sempre, lo sapete. No, io sono qua, non mi muovo. Io ho abusato prima mi sono assentato dieci minuti prima. (*Interventi fuori microfono*). Sì, cinque minuti. Si è già passato un minuto, Consigliera Napoli.

Alle e 51 riprendiamo. Ma voi non avete bisogno di...

*(Segue breve pausa)*

**PRESIDENTE.** Eccoci. Chiedo ai Consiglieri di riprendere posto così partiamo con il dibattito riguardante la delibera. Grazie.

Prego, chiedo chi vuole intervenire. Prego Consigliere Iacopino.

**Consigliere IACOPINO.** Grazie Presidente, Rompiamo il ghiaccio con questa delibera che, come già ha riferito, questa è, a mio parere, della delibera più importante di tutto l'anno dopo il bilancio. Sono anni che aspettiamo questo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile. Già diversi anni fa abbiamo scritto delle interrogazioni in merito sia al PUMS, ma anche al Piano del traffico al Piano della sosta. E finalmente oggi arriviamo a analizzare votare questa delibera, questo Piano strategico. Diciamo che è stato fortemente criticato anche all'esterno di questo Consiglio da numerose associazioni e le maggiori critiche riguardavano la partecipazione alla scrittura di questo Piano.

Quindi se tutti hanno criticato il metodo utilizzato vuol dire che un problema esiste. Quindi la prima osservazione che mi sento di fare è che magari anche dopo la votazione di questo Piano, visto che comunque abbiamo visto un Piano generico, possiamo aprire oppure lasciare aperto il tavolo di concerto con le associazioni. Dobbiamo avviare, possiamo avviare nuovi processi di ascolto dei cittadini e delle associazioni, ma anche dei Comuni limitrofi che per forza di cose, naturalmente, vengono investiti da questa scelta che faremo. Quindi, la prima cosa che mi sento di dire questa: di lasciare aperto un canale di dialogo con la società civile. Una critica che voglio fare è che questo Piano urbano poi dovrà poi essere, secondo me, aggiornato in riferimento a tutti gli altri strumenti di programmazione che arriveranno: il nuovo Piano Regolatore, il fantomatico Piano della Sostenibilità Ambientale, che ancora oggi non vedo, il Piano, ad esempio, dell'abbattimento delle barriere architettoniche. C'è una criticità di questo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è che la mobilità appartiene a tutti. Ho visto poca attenzione a tutto ciò che riguarda le barriere architettoniche in città. Esiste un grave problema, purtroppo, nei nostri marciapiedi, piste ciclabili nei parcheggi, che non sono, purtroppo, accessibili a tutti quanti. Quindi questa è la motivazione che mi fa molto riflettere.

In più, come ho già detto in sede di commento delle osservazioni delle controdeduzioni, a mio parere manca una gamba importante a questo Piano, la gamba importante, il Piano della logistica sostenibile. Ora l'Amministrazione ci ha sempre detto "Noi per Novara vogliamo una vocazione logistica". Okay, io non sono d'accordo, ma giustamente ognuno è libero di pensarla come vuole e perché allora non è stato fatto un piano della logistica sostenibile accompagnato a questo PUMS? Cioè un Piano di distribuzione delle merci in città, manca. Ed è un fatto gravissimo, a mio parere, perché esiste una criticità nella nostra città di camioncini che vanno, vengono, parcheggiano in doppia fila. Ci vuole un po' di ordine e questo era il momento giusto. Non possiamo dire "Sarà fatto dopo", doveva essere fatto prima. Abbiamo aspettato anni ancora non c'è neanche una bozza di questo piano della logistica sostenibile. L'altro grave errore, vabbè, a parte che, a mio parere, ci sono le "zone 30" un po' a macchia di leopardo, non si specifica bene anche il come. Una critica che è stata mossa, e la muovo anch'io, è che va bene dire che questo è un Piano Programmatico e non va a intervenire in nessun modo poi sui fatti concreti, su come verranno realizzati interventi però non dice proprio niente, non dice nulla, non deve dire tutto su come verranno realizzate le cose, però non dice nulla. E l'altra questione è quella del parcheggio sotterraneo in centro, che sarà un centro nevralgico, diciamo così, del traffico novarese e del Piano della sosta. Delle scelte sbagliate fatte in passato che vanno a influire su questo Piano. Il parcheggio perché è fatto per le macchine, quindi se aumenti le macchine aumenti anche il traffico. E il Piano della sosta perché è una parte fondante della mobilità: la strategia sulla sosta, intervenire sui prezzi, dell'utilizzo della macchina in centro, aumentare o abbassare la tariffa può incentivare disincentivare l'utilizzo dell'auto. Quindi, personalmente, se guardo quella che è Novara oggi per quanto riguarda la mobilità sostenibile, che a mio parere è un disastro. Penso alla ciclabile sul Giulio Cesare: l'avete mai fatta in bicicletta quella pista ciclabile? È un disastro da diversi anni. Penso alla ciclabile di via Monte San Gabriele, ma ce ne sono tante, ce n'è tante. Penso al parcheggio in stazione, al fatto che non esista un parcheggio per le bici, che se parcheggi la bicicletta in stazione e vai a lavorare, poi il giorno dopo te ne ritrovi quattro di biciclette perché te le fregano. Ogni tanto si fa l'intervento a spot, si dice che vengono, facciamo le foto, che vengono rimosse le bici dagli stalli presenti e poi basta, viene tutto abbandonato. Così come il parcheggio selvaggio in centro, si fa lo spot che si fanno le multe e poi basta, adesso se ci affacciamo dalla finestra sarà pieno di macchine parcheggiate. Servono interventi strutturali per fare quel cambio culturale che ci interessa, elementi incentivanti. "Bike to work", ad esempio, è un qualcosa che noi proponiamo da sei anni. Forse spero sia arrivato davvero il momento anche dell'Amministrazione di incentivare concretamente l'utilizzo della bici. A Modena mi sembra, adesso non mi viene in mente la città, hanno fatto una cosa semplice esiste un'applicazione che calcola i chilometri che fai in bicicletta: ogni chilometro ti danno 25 centesimi che poi puoi spendere nei negozi della città, ma anche degli incentivi. Esiste già la tecnologia, ci vuole la volontà politica di governare queste soluzioni e io questa volontà ad oggi non la vedo. Io mi auguro che questo Piano possa cambiare davvero lo sviluppo della città in maniera strategica, ma ad oggi sono fortemente dubbioso. Grazie Presidente.

**PRESIDENTE.** Grazie Consigliere Iacopino. Chiedo se vi siano altri interventi. Prego Consigliera Spilinga.

**Consigliera SPILINGA.** Grazie Presidente, ma io faccio un intervento molto breve. Molte cose le abbiamo già dette durante il dibattito insomma nello scorrere delle controdeduzioni alle osservazioni. Il pensiero, il principale che mi viene è che da un Piano strategico io mi aspettavo, appunto, la strategia rispetto a un cambio di passo circa la mobilità sostenibile a Novara, invece, in molte delle controdeduzioni alle osservazioni abbiamo sentito “Questa non è una cosa che possiamo discutere oggi, ne dovremmo discutere nel Piano di settore”, ma mi chiedo se non fosse possibile fare il contrario, come in altre controdeduzioni: cioè perché non abbiamo, visto che tanto poi ne discuteremo nel Piano di settore, perché non abbiamo già puntato a un cambio di passo rispetto alla mobilità della città di Novara? Perché siamo stati timidi... Mi sembra un piano, un po' timido, un po' freddo, un po'...invece forse oggi abbiamo necessità. Stamattina ero alla “Festa dell'albero”, facevano notare che abbiamo ancora gli alberi verdi in un momento dell'anno in cui dovrebbero esserci già le foglie cadute. E allora questo ci dovrebbe interrogare fortemente rispetto al fatto che dobbiamo davvero cambiare abitudini. Ecco questo Piano, secondo me, non cambia le nostre abitudini e io credo, invece, che sia necessario per tutti noi, se vogliamo preservare l'ambiente in cui viviamo, che le abitudini le cambiamo seriamente, a partire, appunto dalla mobilità a Novara. Grazie Presidente.

**PRESIDENTE.** Grazie Consigliera Spilinga. Prego Consigliera Napoli.

**Consigliera NAPOLI.** Grazie. Io vorrei condividere con voi una riflessione in merito a questo Piano urbanistico della mobilità sostenibile e vorrei iniziare facendo un'importante distinzione tra il concetto di *processo* e *progetto*. Sono due cose ben diverse. perché quando noi parliamo di progetto facciamo riferimento a un qualcosa di ben definito, un qualcosa che deve poi essere inserito in qualcosa di più grande, un po' come se, per dirla con una metafora che restituisce bene l'idea di complessità a cui siamo chiamati, è come se fosse la perla di una collana e questa collana è il processo, questa collana è il ponte, che è un'idea, che è strategia. E diciamoci la verità, le città che oggi non hanno il coraggio di mettere in discussione il proprio modello sono delle città che non hanno futuro perché rischiano di diventare un non-luogo e io mi sento di dire che questa Amministrazione, invece, il modello lo sta mettendo in discussione. Oggi siamo qui a parlare di sostenibilità. In che modo possiamo intervenire? Quali sono gli strumenti e i mezzi che dobbiamo mettere in campo? Però stiamo parlando di altri settori. Stiamo intervenendo. Per esempio, abbiamo stiamo parlando di distretto urbano, del commercio perché ci stiamo chiedendo in che modo intervenire in quel settore, in che modo far sì che gli stakeholders si sentano veramente partecipi? In che modo far rifiorire il commercio? Lo stiamo facendo con il Comitato Tecnico Artistico delle Arti Performative. Ci stiamo chiedendo in che modo le arti performative possano contribuire a dare una nuova idea di città. Lo stiamo facendo, l'abbiamo fatto insieme, lo abbiamo votato con il tavolo sulla logistica. Lo faremo prossimamente perché la città sta prendendo una forma, è un modello, è un'idea è una nuova visione di città che deve essere considerata sotto vari punti di vista. Se mi chiedessero sinteticamente in tre parole che cos'è il PUMS: il PUMS, per quanto mi riguarda, è futuro, è cultura ed è partecipazione. È futuro, perché di fatto, ed è questa la cosa estremamente affascinante, siamo di fronte ad una città che risorge partendo da se stessa. Perché? Perché è un'analisi dello stato esistente, nell'ottica di una visione ben più grande che

chiaramente richiede uno sforzo politico, che chiaramente richiede uno sforzo culturale, cioè quello di mettere al centro l'ambiente e le persone. Perché senza ambiente e senza persone, diciamo cielo chiaro, il futuro non c'è e siamo di fronte, e non parlo solo di Novara, ma delle città italiane in generale, a delle città che devono essere ripensate. Siamo d'accordo, perché sembra che siano costruite per le automobili e non per le persone. Siamo d'accordo su questo. È cultura, perché siamo di fronte al più grande processo di cambiamento culturale, perché andiamo a lavorare sulla mentalità delle persone, sulle loro abitudini. Per esempio, dobbiamo andare a scardinare la mentalità tutta italiana per cui le strade sono di assoluta proprietà delle automobili, cosa ben difforme dal “Modello 30” che, invece, è adottato da moltissime città europee. È partecipazione, certo, perché è un modello di governance che non può stare in piedi senza la partecipazione intesa in termini non di imposizione ma di sensibilizzazione, perché se i cittadini non partecipano a questo, rimarranno soltanto delle belle parole scritte sulla carta. Io ho ascoltato attentamente tutto ciò che è emerso qui e mi pare che le più grandi critiche siano quelle relative alla partecipazione, come giustamente diceva il collega Iacopino, e al coraggio. Molto bene. Rispetto al coraggio? Io mi sento di definire questo PUMS che si tratta in realtà di un coraggio che definirei prudente. Vi sembra un ossimoro forse? No, è il coraggio prudente e responsabile dell'adulto, dell'approccio adulto ad una situazione che deve essere cambiata passo dopo passo. È un'analisi delle esistenze, dobbiamo capire in che modo siamo realmente in grado e concretamente in grado di operare e fare la differenza, perché se no, lo ripeto, restano soltanto delle belle parole. Abbiamo in mente una nuova... ci vuole il coraggio di pensare a una nuova idea di città e ce l'abbiamo perché da zero passiamo ad uno, “E” solo uno direte e intanto iniziamo a farlo. Il grande cambiamento, lo abbiamo messo in atto, o meglio, ci dobbiamo riuscire oggi, spero con l'approvazione. Ci vuole coraggio a mettersi a disposizione delle persone in prima linea, a guida di questo processo di sensibilizzazione. E poi, soprattutto molte volte, ci vuole anche il coraggio di dire *no* al lavoro enorme che hanno fatto le associazioni ambientaliste che hanno presentato delle osservazioni di tutto rispetto, che però non consideravano i limiti intrinseci alle volte di questo processo, che è pura teoria, è che studio. E poi ancora ci vuole il coraggio di essere prudenti, visto e considerato, che questo processo deve essere, come ricordava l'Assessore, monitorato biennialmente dal nostro Ministero. Quindi non è che si può fare proprio quello che si vuole. Rispetto anche al discorso di partecipazione, anche qui, ad aprire una lunga parentesi perché è vero, intanto va bene... Si è iniziato a parlare di PUMS, mi dicono dal 2019. Sappiamo che dal 2019 a oggi non è che ce la siamo vista proprio bene, quindi sicuramente pensare a dei momenti di partecipazione e di condivisione, eccetera non era poi così semplice. Poi c'è stato il lavoro necessario per fare l'analisi e la raccolta dati e SINTAGMA ci ha presentato un lavoro veramente grande, dopodiché l'Assessore ha più volte caldeggiato gli incontri, ha più volte aperto dei tavoli di discussione. Io lo so, perché io stessa mi sono fatta promotrice di questo, io stessa ho avuto modo di parlare con alcune associazioni ambientaliste. Si poteva fare di più, si poteva fare meglio. Certo si poteva fare diversamente. Si può sempre fare meglio, di più e diversamente, ma è un inizio, è l'apertura di un dialogo, di un processo che per sua natura è in continua evoluzione, ma non dobbiamo confondere la partecipazione attiva dalla partecipazione passiva. Noi qui stiamo parlando di partecipazione attiva, cioè di quelle persone, ed è qui che dobbiamo riflettere, hanno già una sensibilità nei confronti di queste tematiche, perché stiamo parlando delle associazioni ambientaliste, perché

stiamo parlando di cittadini che hanno già questa sensibilità ed è questa la partecipazione attiva che ora abbiamo avuto. Che cosa facciamo invece con la partecipazione passiva? Cioè con la stragrande maggioranza dei cittadini che non hanno questo tipo di sensibilità. È lì che dobbiamo lavorare insieme, perché è lì che dobbiamo andare a far capire che non c'è più tempo, che l'urgenza c'è. Come? Informando. Allora io qui lancio la proposta: noi dobbiamo fare della co-progettazione insieme per capire in che modo andare a raggiungere queste persone, in che modo andare veramente ad informarle e a dire che è il caso di iniziare a riconsiderare le proprie abitudini. Questa è la partecipazione su cui dobbiamo interrogarci. Perché... e poi altra cosa che vorrei sottolineare per usare una... -vediamo se mi ascolta- per usare un'espressione molto chiara al nostro Sindaco, non si tratta di verità scritte sulla pietra. Il nostro PUMS, in questo momento, è pura strategia e quindi è un qualcosa che essendo un processo, è in continua evoluzione, è in continuo cambiamento. E quindi concludo, lo giuro, è solo che scusate, ma l'argomento veramente mi interessa moltissimo, mi piace pensare al PUMS come la mente e all'Amministrazione come il braccio, un braccio che per iniziare ad agire ha bisogno di questa approvazione e soprattutto ha bisogno di iniziare a reperire i fondi e ha bisogno poi di fare tutte le fasi operative successive. E quindi concludo, lo giuro, concludo ringraziando... posso andare avanti? No, no. Adesso, a parte tutto e a parte gli scherzi, voglio concludere ringraziando tantissimo le associazioni ambientaliste, perché hanno mostrato davvero una grande cura, una grande competenza nel presentare le osservazioni e, quindi, è veramente una partecipazione che dobbiamo considerare. Così come un ringraziamento va ai privati cittadini, anche ai colleghi dell'opposizione che, comunque, hanno collaborato nel presentare delle osservazioni, alcune sono anche state accolte. a dimostrazione del fatto che la politica se è guidata dalla stessa bandiera che è quella dell'interesse comune, non può che fare bene. Poi ovviamente a SINTAGMA, agli uffici e un grandissimo ringraziamento veramente nei confronti di questo Assessore. Lo faccio veramente pubblicamente perché con umiltà, costanza, passione si è addentrata nella giungla del PUMS che è, veramente, una materia estremamente complessa e lo dico da persona che veramente ha fatto molta difficoltà a comprendere, quindi ha studiato e ci ha restituito lo studio che ha fatto in modo chiaro, cercando di spiegarlo anche a persone come me che non sono competenti del settore. Grazie mille.

*(Rientra il consigliere Esemplio, escono i consiglieri Ricca e Paladini - presenti n. 27)*

**PRESIDENTE.** Grazie Consiglieria Napoli. Prego Consigliere Baroni. E non vuoi parlare? Perché c'è scritto... Prego Consigliere Baroni.

**Consigliere BARONI.** Io volevo partire da una considerazione legata proprio al tema della partecipazione, perché in questo Consiglio spesso abbiamo parlato del problema della lontananza dalla gente, dalla politica, dell'astensionismo, eccetera eccetera. E quindi effettivamente questa era una grande occasione di partecipazione che, secondo me, sicuramente almeno la società civile, a cui la società civile ha risposto, cioè le associazioni ambientaliste l'Ordine degli architetti, i privati, cittadini, eccetera, secondo me hanno risposto in maniera molto, molto attiva. Però alla fine le osservazioni accolte sono state il 12%, cioè l'88% delle proposte dei cittadini che si sono espressi attraverso le associazioni non è stata ritenuta valida. È vero che in alcuni casi, sicuramente, il PUMS non poteva



rispondere a tutto quello che i cittadini chiedevano, però, secondo me, questo è un problema e resta un problema. Ma perché resta un problema? Perché secondo me i cittadini che hanno meno problemi, diciamo, dei degli amministratori e dei politici a fare delle scelte significative e voglio dire l'incontro sul clima di questi giorni a livello internazionale, stiamo vedendo come la politica faccia molta fatica a rispondere veramente a quelle che sono le urgenze dell'ambiente e del pianeta, e qui, secondo me, si è rivelata la stessa paura. Nel senso che, come già è stato detto nel dibattito, su alcuni grossi problemi della città che i cittadini hanno evidenziato, cito solo quello dei passaggi a livello, perché è quello più evidente, e tutti i giorni la gente si scontra col fatto che la città resta bloccata per delle mezze ore e il traffico va in tilt perché, si è detto, non è possibile realizzare sottopassi, neanche ciclopedonali o pedonali. Allora io credo che quello che vorrei sottolineare è che, forse, si è persa fino adesso una occasione di partecipazione, di ascoltare veramente quello che erano i pareri tra l'altro competenti, credo, perché non credo che l'Ordine degli architetti sia gente così, che parla per parlare e neanche le associazioni ambientaliste. Quindi spero che, nel percorso che continuerà, invece, si abbia il coraggio, come è stato detto di essere un po' più..., diciamo di voler rischiare un po' di più nel cambiare quello che è la situazione del traffico cittadino, soprattutto rispetto al rispetto dell'ambiente. Quindi mi sembra che, obiettivamente, il 12% dei consigli dei cittadini che sono stati accolti è veramente molto poco. Grazie.

**PRESIDENTE.** Grazie Consigliere Baroni. Prego Consigliere Piscitelli.

**Consigliere PISCITELLI.** Per quello che ha detto la Consigliera Tiziana Napoli. Io ritengo che questo è un piano progettuale molto importante per la città di Novara. Quindi noi come gruppo di Forza Novara, siamo favorevoli al progetto illustrato dall'Assessore. Grazie mille, Presidente.

**PRESIDENTE.** Grazie Consigliere Piscitelli. Chiedo se ci sono altri interventi. Prego. Prego Consigliera Paladini.

**Consigliera PALADINI.** Grazie Presidente. Io ringrazio l'Assessore, sinceramente, poi voterò contro, però ringrazio l'Assessore, prima che siano travisate le mie parole, perché, comunque, ha dimostrato che se si vuole portare a casa un progetto, una proposta, non condivisibile da me, però, comunque, si può fare questo tipo di lavoro. Spero che questo sia un insegnamento per alcuni suoi colleghi della Giunta. Per cui io la ringrazio perché anche lei è neofita in quest'aula e, nonostante sia neofita, ha dedicato impegno, studio, professionalità, come anche alcuni suoi colleghi, ma non tutti, e quindi ha dimostrato come ci si può approcciare al lavoro di un'aula e anche al rispetto del Consiglio Comunale. Perché, comunque, aver presentato poi tutte le osservazioni vuol dire che... anche se in maniera così casuale, comunque io la ringrazio sinceramente. E qui vado avanti perché io credo che il suo progetto oggi sia azzoppato proprio per la responsabilità di altri suoi colleghi, perché quello che discutiamo oggi è assolutamente, avete detto, un progetto, voi iniziate nella l'introduzione definendolo un "piano conforme", "non ha un carattere conformativo" dite, "non ha un carattere conformativo, ma è una proposta che ha un lungo orizzonte temporale, dai cinque ai 10 anni di applicabilità". E poi è singolare che andiate... voi lo scrivete voi, il foglio del Comune di Novara, e si va avanti, dice : "dentro questa cornice, tutto questo può si può

attuare in relazione ai canali di finanziamento, all'entità delle risorse reperibili, alle disponibilità dei soggetti privati ad operare ad interazione con il pubblico". Quindi vuol dire che tutto questo potrebbe anche restare un bellissimo documento cartaceo, senza alcuna applicazione concreta per il futuro della città. Lo state dicendo voi nelle premesse, perché poi servono appunto i finanziamenti, le risorse e le disponibilità di altri soggetti. E allora io ringrazio chi in quest'aula ci mette così tanta passione, però a volte, quando si dice il coraggio prudente, vuol dire che stiamo facendo un bel racconto, ma senza poi avere ancora le gambe. Questo è il vero succo di questa vicenda. Perché questa vicenda chiederebbe oltre a questo piano, chiederebbe il Piano Regolatore, perché lo dite proprio voi nelle premesse che questo Piano della Mobilità Sostenibile si interfaccia, si lega con i Piani e con il Piano Regolatore lo dite voi proprio nella premessa. E, detto questo, se uno degli obiettivi principali a quanto dichiarato ormai da più di un anno è quello della revisione del Piano Regolatore, mi fa piacere che sia arrivato anche l'assessore Mattiuz, credo che questo Piano della Mobilità Sostenibile avrebbe dovuto dare un'accelerazione alla definizione del Piano Regolatore, cosa che non sta succedendo, esattamente come avrebbe dovuto legarsi oggi in quest'aula al PULS, perché è un altro elemento di debolezza che non ci sia oggi insieme al Piano della Mobilità Sostenibile, anche al Piano della Logistica Sostenibile, come è anche un altro errore e l'abbiamo visto nelle osservazioni che il distretto urbano del commercio, quel tipo di progetto non sia legato all'interno di questo documento, perché, vede, questi tre atti sono fondamentali per definire un Piano della Mobilità Sostenibile, perché sennò oggi stiamo facendo un racconto che, se Dio volesse, cosa che io non credo, entro la fine di questo mandato, dovessimo avere un Piano Regolatore nuovo e l'abbiamo già visto soltanto con le risposte che lei ha dato alle osservazioni sull'ospedale e sulla definizione dell'area dell'Ospedale Maggiore, dicendo che non sapendo cosa succederà lì, lei non può immaginare il Piano Urbano della Mobilità. È questo che avete scritto nelle contro osservazioni, credo di dire il vero, no? Se tutto questo è vero, ed è vero, perché non sto dicendo nulla di scorretto, allora questo Piano della Mobilità Sostenibile oggi nasce già zoppo. Oggi è già debole perché stiamo immaginando una revisione del Piano Regolatore, forse, speriamo, se non sono solo parole, stiamo lavorando a un Distretto Urbano Del Commercio e, quindi, non abbiamo tenuto conto di tutta la parte di distribuzione delle merci nel centro storico, quantomeno se non per non parlare degli assi viari fondamentali su cui sono arrivate alla maggioranza delle osservazioni che non sono state accolte, penso a Corso Risorgimento, Corso Torino, Corso XXIII Marzo, penso al Piano della logistica che anche questo diventa fondamentale per definire una mobilità sostenibile, complessiva. Per cui va bene l'autobus piuttosto che alcuni tratti del Biciplan. Nessuno sta dicendo che alcuni sogni, alcune cose scritte, non siano corrette o non siano condivisibili, ma quello che state facendo oggi qui è sempre un lavoro di riduzione. Analizzate un piccolo punto senza avere il quadro generale della vicenda, esattamente come fate su tutto il resto della città: arriva una proposta e allora accettate, ma non avete mai il quadro complessivo della città e questa è una dimostrazione chiara. I problemi più importanti di questa città non vengono neanche affrontati e risolti. Penso ai passaggi a livello che veramente dividono a metà questa città, penso davvero a quello che dicevo sugli atti commerciali principali e oggi voterete voi un documento che non dà una visione, che non mette in discussione l'attuale modello, Consigliera Napoli, purtroppo. Voi oggi state andando in continuità e non cambierà nulla in questa città, perché questo

documento, proprio quello che diceva lei, non è stato per niente coraggioso. È questo che manca alla Giunta Canelli, ma non oggi, da otto..., da sette anni. Manca alla Giunta Canelli, ormai, il coraggio. E non è il buon padre di famiglia dietro cui vi nascondete. ma questa storia del buon padre di famiglia, con le scarpe rotte, che gira per la città e stringe mani non è più sostenibile, perché qui serve un gruppo di otto persone che lavorano, che non vadano in convento a farsi una foto, ma che rispondono alla necessità di questa città mettendo in campo azioni concrete che mancano totalmente. Per questo mi sono permesso ringraziare l'Assessore, perché almeno lei ha avuto il coraggio di arrivare fino alla fine di un documento, zoppo, non applicabile, che non avrà nessuna ricaduta diretta per la città. Mi dispiace soltanto per alcuni tratti, almeno spero, ma nella sua complessità, non porterà una trasformazione a questa città. E noi siamo già in ritardo, perché il piano urbano della mobilità sostenibile delle altre città è già stato approvato da tre-quattro anni. Quindi io mi chiedo: "Quelli prima di lei cosa hanno fatto?" Lei oggi sta facendo questo, sta facendo approvare questo, ma complessivamente non avete messo insieme tutto ciò che riguarda la città. È come se una persona si sentisse male, forse questo è un argomento, per me, sensibile in queste ore, e guardassimo soltanto la gola, ma non guardassimo il quadro complessivo del soggetto, del paziente. Per cui magari poi il problema alla gola è risolto, però il paziente è deceduto. Allora è questo che state facendo a questa città. Voi guardate il singolo oggetto, ma non guardate la complessità di questa città che merita attenzione in tutte le sue declinazioni. Per cui io sono molto scontenta, oggi, sono molto scontenta perché di nuovo è manifesta l'incapacità di avere una visione, è manifesta l'incapacità di portare più progetti insieme, che sappiano dialogare e sposarsi, perché è esattamente quello che succede sulle altre approvazioni di varianti urbanistiche di questa città, per cui c'è sempre l'urgenza, ma non c'è mai il quadro complessivo, il quadro generale. Per cui, nuovamente questa Giunta dimostra di non avere né coraggio né capacità di visione e neanche capacità di coinvolgimento perché tutto quello che è stato richiesto, ma non per interessi personali o per diciamo zelo, ma per necessità, tutti i problemi che sono stati sollevati sono stati tutti disattesi e neanche, essendo questa una proposta di massima, non una tavola su cui... una pietra su cui vengono immediatamente scritte delle parole non cancellabili, neanche davanti ad alcune osservazioni si è avuta l'intelligenza o la generosità di accogliere alcune osservazioni che erano assolutamente necessarie per far vedere che c'era un quadro complessivo di questa Giunta che si voleva mettere in campo. Per cui noi siamo assolutamente insoddisfatti. Io ribadisco, ringrazio lei per il lavoro, per averci almeno provato, ma credo che lei debba chiedere ai suoi colleghi di fare lo stesso lavoro se vuole che il suo progetto abbia un senso perché, se no, lei ha fatto un lavoro assolutamente inutile per tutta la sua Giunta ma per la città, è questo che mi fa più male. Grazie.

**PRESIDENTE.** Chiedo se vi siano altri interventi. Prego signor Sindaco.

**SINDACO.** 32. Grazie. Allora, io innanzitutto voglio ringraziare anch'io l'Assessore Armienti per l'ottimo lavoro fatto, un lavoro di puntuale analisi di tutto il percorso partecipativo che è stato messo in campo, ho sentito dire durante il dibattito della volta scorsa che la partecipazione è stata limitata, poi stamattina ho sentito dire da qualcun altro che c'è stata una forte partecipazione, quindi la prima cosa che mi viene da dire è mettetevi d'accordo con voi stessi, perché c'è qualcuno di voi che dice che non c'è stata partecipazione

e altri che dicono che c'è stata una fortissima partecipazione, così come peraltro è dimostrato dal numero di osservazioni che sono pervenute al Piano. Il numero di osservazioni che sono pervenute al Piano molto numerose, come abbiamo visto, sono state accolte il 12, il 15 quello che è, il calcolo l'ha fatto giusto Baroni e mi fido di Baroni sul 12%, secondo me non è male visto e considerato che la gran parte delle osservazioni erano fuori tema. Quindi se noi tiriamo fuori quelle fuori tema e ricalcoliamo la percentuale sulla base di quelle che oggettivamente avevano una competenza specifica sul tema, probabilmente quella percentuale si alza in maniera considerevole e di conseguenza, a mio modo di vedere, un numero di quel genere di accoglimento di controdeduzioni è sicuramente un esercizio di forte ascolto dell'associazionismo di base, a meno che voi non intendiate che si debba per forza e aprioristicamente e acriticamente accettare qualsiasi cosa e tutto quello che arriva.

Detto questo, ho sentito anche dire che questo Piano è privo di coraggio. Ma questo è un Piano basato su tutta una serie di studi e di analisi fatte ovviamente da professionisti del settore che ci hanno presentato tutta una serie di soluzioni, ovviamente c'è stata l'impronta anche dell'Amministrazione, non è un Piano scolpito nella pietra è un... così come non lo è il DUP, così come i Piani Regolatori ovviamente devono avere la loro impostazione, ma come abbiamo visto nel corso degli anni quando ti rendi conto che un Piano Regolatore non rispetta determinate ipotesi di partenza lo puoi cambiare, lo puoi mantenere, non gli puoi cambiare l'impianto di base ma lo puoi raffinare nel corso del tempo, così come abbiamo dovuto fare noi con il Piano Regolatore vigente per far partire tutta una serie di operazioni perché se no non sarebbero partite e non avremmo avuto attrazione di investimenti sulla nostra città. Quindi, così come tutti gli atti programmatori, questo qui è un atto dovuto che abbiamo fatto in maniera partecipata, che ha una filosofia di base, che si inserisce in un contesto che deriva da tutte le analisi dei dati, delle informazioni che sono pervenute agli uffici da parte di professionisti e sulla base del quale è stato costruito un documento programmatico, che finalmente portiamo qui all'attenzione del Consiglio Comunale, perché da chi critica io non ho mai visto fare niente del genere, peraltro. Non ho mai visto fare niente del genere, cioè il nulla assoluto da chi critica in quest'aula su questi temi, il nulla assoluto.

Quindi qui siamo al paradosso che noi portiamo un documento finalmente dopo tanti anni, bello o sbagliato che sia ovviamente dal punto di vista contenutistico ognuno ha la sua idea, legittimo che sia così, però perlomeno noi lo portiamo e da chi critica io non ho mai visto niente del genere. Non solo, sento dall'ultimo intervento che addirittura "Eh, sì, voi portate il Documento di Programmazione però qui ci sono un sacco di risorse, di investimenti da fare e quindi sicuramente questa cosa qui non andrà a buon fine".

Ma, scusate, allora non va bene mai niente. Allora proprio è la critica per il gusto di criticare e di polemizzare. Ma come facciamo a far attivare percorsi di investimenti e di attrazione di risorse senza un documento programmatico che stia alla base di quello? Come si fa a criticare in questo modo? Cioè dire "Sicuramente questo documento non vale niente, vale poco perché ci sono un sacco di risorse da attivare e voglio vedere cosa riuscirete a fare". Benissimo, vogliamo vedere cosa riusciremo a fare? Io faccio sommessamente notare che ci sono tante cose che ci venivano criticate da anni che magari abbiamo fatto con ritardo, con lentezza, con grande fatica perché i percorsi amministrativi sono lenti, ma intanto son partiti, intanto ci sono persone che hanno ottenuto un lavoro in questa città e non solo grazie a questi percorsi che noi abbiamo fatto partire nonostante ci fosse qualcuno che diceva che mai lo avremmo fatto.

*(Intervento fuori microfono)*

Intanto ci sono tutta una serie di interventi...

*(Intervento fuori microfono)*

Intanto ci sono tutta una serie di interventi sulla città che sono stati fatti nonostante ci sia molta gente...

**PRESIDENTE.** Per favore fate concludere il signor Sindaco. Grazie.

**SINDACO.** Allora adesso poi andiamo a vedere, allora, il termine “venduta la città”, adesso andiamo - diciamo così - a puntualizzarlo un attimino, perché vendere la città significa non fare gli interessi pubblici. Allora, eh sì, sottintende che non si facciano gli interessi pubblici...

*(Intervento fuori microfono)*

Che non si facciano gli interessi pubblici.

**PRESIDENTE.** Per favore potete fare concludere l'intervento del signor Sindaco?

**SINDACO.** Allora, noi non abbiamo venduto...

**PRESIDENTE.** Grazie.

**SINDACO.** Allora lei mi deve dire in che...

Sto parlando io, scusami l'intervento lo faccio io o lo fanno loro?

**PRESIDENTE.** Per favore fate concludere il signor Sindaco.

**SINDACO.** L'intervento lo faccio... siccome...

**PRESIDENTE.** Nessuno è stato interrotto nei propri interventi.

**SINDACO.** Siccome qui davanti abbiamo persone che non hanno combinato niente nella loro attività amministrativa, ovviamente sono un po', diciamo così...

**PRESIDENTE.** Signor Sindaco continui...

**SINDACO.** ...sono nervosi da questo punto di vista perché devono smontare, attraverso la loro narrazione, il fatto che ci sia un'Amministrazione che è riuscita a portare dei risultati. Noi non abbiamo svenduto proprio niente, noi abbiamo un Documento Unico di Programmazione - bastava leggerlo attentamente invece che criticarlo e basta, quindi avere un atteggiamento con una critica costruttiva non demolitiva a prescindere - che dice esattamente quello che vogliamo fare e lo abbiamo e lo stiamo portando a casa, e lo stiamo piano piano facendo, e lo stiamo piano piano facendo.

Lei mi dica perché... cos'è che avremmo venduto? Mi dica, mi faccia un esempio, cosa avremmo venduto?

*(Intervento fuori microfono)*

Cosa avremmo venduto? No, mi faccia un esempio, perché poi riempirsi la bocca con le parole...

*(Intervento fuori microfono)*

**PRESIDENTE.** No, lei continui... per favore...

**SINDACO.** Riempirsi la bocca con le parole è semplice.

*(Intervento fuori microfono)*

Ma cosa abbiamo venduto?

**PRESIDENTE.** No, no, signor Sindaco lei faccia il suo intervento senza interloquire con la Consigliera Paladini.

*(Interventi fuori microfono)*

Poi, prego, continui con l'intervento.

*(Interventi fuori microfono)*

**SINDACO.** Perché questa qui presuppone, questo ragionamento del vendere, presuppone un altro ragionamento che tra l'altro è stato toccato, che è quello che non avremmo la visione, okay.

Ma, scusate un attimo, come fate a dire che non abbiamo una visione? Abbiamo un Piano programmatico ben preciso, ben preciso che è, tra l'altro, omogeneo con tutta una serie di interventi che vanno dall'attrazione degli investimenti privati all'attrazione di risorse pubbliche, alla riqualificazione di spazi urbani, a interventi anche e sul... ovviamente sui parcheggi, perché ho sentito parlare anche di parcheggi e non va bene neanche il parcheggio sotterraneo, cioè liberare macchine dalla superficie e metterle sotto terra come fanno tutte le città al mondo, non in Italia al mondo, non va bene neanche questo.

Quindi io capisco che ci sia la necessità di andare a contrastare a prescindere l'azione amministrativa, capisco che ci possano essere delle sensibilità diverse, delle attenzioni diverse su alcuni temi, ma quello che non capisco è come non si faccia a vedere che una visione c'è e come, un programma che stiamo portando avanti da cinque anni... da sei anni a questa parte c'è eccome, ma questo l'han capito... Per me è importante che lo capiscano i cittadini, guardate, che non lo capiate voi ormai l'ho messo in conto, ma sono convinto che non sia così perché lo avete capito anche voi, ed è proprio perché lo avete capito che dovete continuare a dire che non c'è, perché avete capito invece che c'è, ed è questo il problema vostro che dovete cercare di far passare il messaggio che non ci sia. Però a me interessa che l'abbiano capito i cittadini, che continuino a capirlo i cittadini con tante difficoltà - come ho detto prima -, con tante problematiche, ma l'importante, l'importante è averla questa visione e io non solo rivendico che ci sia, sarà importantissimo il passaggio del nuovo Piano Regolatore, è importantissimo questo passaggio iniziale su una cosa che non c'è mai stata e che adesso finalmente c'è, sulla sua realizzabilità ovviamente sarà compito di chi amministrerà da ora in avanti, per i prossimi anni, trovare le risorse. È vero, trovare le risorse, quello sarà una grande sfida, ma senza il documento le risorse di sicuro non le trovi, perché se non hai questo documento di base, se non hai questo documento di base trovare le risorse diventa ancora più difficile. Grazie Presidente.

*(Intervento fuori microfono)*

**PRESIDENTE.** Grazie signor Sindaco. Prego Consigliere Pirovano.

*(Intervento fuori microfono)*

Per favore... Prego Consigliere Pirovano.

**Consigliere PIROVANO.** Grazie.

*(Intervento fuori microfono)*

**PRESIDENTE.** Per favore, prego Consigliere Pirovano.

*(Interventi fuori microfono)*

Consigliere Pirovano le ho dato la parola, prego.

**Consigliere PIROVANO.** Grazie Presidente, ma io - Presidente - aspettavo che si calmassero gli animi scusate, vedo che sono un po' agitati. Credo che non ce ne sia neanche poi tanto bisogno.

Guardi, Presidente, intanto grazie, devo dire che anch'io voglio per l'impegno, per il poco tempo che ha avuto Assessore, sicuramente lei è un anno praticamente che ha preso in capo questa delega, per cui in questo poco tempo che ha avuto il lavoro lo ha fatto, noi non abbiamo mai contestato a lei, Assessore, l'impegno e - come dire - anche la coerenza che lei ha avuto in questo anno di mandato. Però, vede Assessore, noi sentiamo parlare del PUMS... intanto bisogna dire che il PUMS è un atto dovuto, c'è una norma che ci obbliga a fare, a portare in approvazione questo documento, per cui non è - come dire - una volontà dell'Amministrazione, perché l'Amministrazione bisogna dire che sono dal 2019, perciò sono quattro anni che ogni volta che noi abbiamo chiesto di parlare di modifiche legate alla viabilità, alla mobilità di questa città ci ha sempre detto che stavamo aspettando l'approvazione di questo benedetto PUMS, che oggi probabilmente andremo ad approvare.

Cosa contestiamo noi? Il Sindaco secondo me non ha ascoltato tutto il dibattito di quest'oggi, ma neanche del Consiglio scorso. Noi contestiamo all'Amministrazione non l'approvazione del PUMS, ma il poco coraggio e le scelte incoraggiose che ci sono in questo PUMS perché, vedete, è vero c'è stata una grande partecipazione delle Associazioni ambientaliste, dell'Ordine degli architetti, l'abbiamo visto, hanno presentato diverse osservazioni. Ma guardi - Consigliera Napoli - le dico due numeri, di questo grande - come dire - attivismo delle Associazioni, su 13 osservazioni accettate, 5 sono di cittadini privati, 8 sono tra le varie Associazioni. Per cui, non è che avete ascoltato così tanto il mondo dell'associazionismo, così come avete voluto far credere. Anzi, mi verrebbe da dire che non l'avete ascoltato per niente e avete approvato quelle osservazioni che - voglio dire - non si potevano non approvare perché erano talmente condivisibili che non potevate dire di no, perché sulle scelte - e ve lo abbiamo dimostrato elencando le 106 osservazioni - sulle scelte, Assessore, beh, quando io le ho contestato via San Francesco d'Assisi poco fa, ma era proprio - come dire - l'evidenza della contrapposizione di questo documento.

Noi non siamo contrari al PUMS, noi avremmo voluto che in questo PUMS ci fossero le corsie preferenziali, molte corsie preferenziali, non un pezzettino di corso... via San Francesco d'Assisi, abbia pazienza, che è a senso unico e che diciamo che non creerebbe o che non favorirebbe quasi niente il trasporto pubblico locale. Ma noi avremmo preferito delle scelte strategiche su corso della Vittoria, su corso XXIII Marzo, su viale Roma - Assessore -, viale Roma. Le do un dato, corso Torino zero assoluto, respinte tutte le osservazioni che sono pervenute. È questo che vi contestiamo eh? Il poco coraggio, non che non bisogna approvare il PUMS, perché ha ragione il Sindaco quando dice che questo Piano poi verrà messo in pratica, lo vedremo negli anni, ma proprio perché lo vedremo negli anni bisognava osare di più, proprio perché non bisogna fare tutto e subito bisognava osare di più. Poi non si riusciva a fare tutto? Va bene, pazienza, non c'erano quest'anno le risorse per farlo l'avremmo fatto l'anno prossimo. Guardate che questo poco coraggio noi l'abbiamo visto, per quanto riguarda questa Amministrazione, anche nella scelta delle Caserme. Quando avete restituito le Caserme perché avevate detto che non c'erano le risorse per fare gli interventi. Adesso mi risulta che state trattando col Demanio per riaverle perché adesso le risorse ci sono o comunque ci potrebbero essere. È quello che vi contestiamo noi, quando diciamo che non c'è

visione, quando diciamo che non avete coraggio, a volte bisogna buttare il cuore oltre l'ostacolo.

Guardate, avete detto voi che alcune scelte non si potevano fare perché c'è il Piano della Sosta, c'è un contratto fino al 2032. È vero, intanto dobbiamo dire le cose come stanno, il Piano della Sosta voluto da Ballarè per sette anni è stato prorogato di altri nove da questa Amministrazione, perciò siamo passati a sedici anni di quel piano con una scelta voluta inizialmente dall'Amministrazione Ballarè ma continuata, evidentemente la scelta che era stata fatta precedentemente era condivisibile, perché uno non proroga di altri nove anni se crede che quella scelta era una scelta completamente sbagliata, evidentemente a conti fatti vi siete resi conto che quella era una scelta giusta perché altrimenti l'avreste cassata, ma non l'avete cassata. E allora oggi ci troviamo di fronte il problema che su alcune arterie, dove passa per esempio il trasporto pubblico, non si può intervenire sulle corsie preferenziali perché ci sono i parcheggi e lì io vorrei la scelta dell'Amministrazione, il coraggio dell'Amministrazione, è per quello che ho detto all'Assessore "Andremo poi a chiedere se quel contratto è così blindato o si può agire sul contratto", perché io non sono così convinto che fino al 2032 non si possa toccare il Piano della Sosta. È chiaro, qui dobbiamo decidere se vogliamo la botte piena o la moglie ubriaca, perché è evidente che se vogliamo diminuire il numero dei parcheggi dobbiamo anche mettere in conto che il Comune incasserà meno risorse perché - l'ho detto prima - se noi pensiamo di avere 5.500 parcheggi e voi avete detto che era un'esagerazione, avete fatto una battaglia, avete fatto una campagna elettorale su questa cosa, ve lo ricordate tutti i "no Musa"? Allora, se poi vi siete resi conto che però tutto sommato qualche soldino nelle casse del Comune queste... come dire, questo Piano della Sosta lo portava, avete detto "No, un momento, l'Assessore Moscatelli ci penserà molto prima di andare a toccare quell'accordo, quella convenzione, quel contratto perché sono risorse che entrano nelle casse del Comune di Novara" e nessuno poi vuole andare a toccare le risorse che entrano, mi rendo conto, per mille motivi. Però bisogna essere coerenti con le scelte che si fanno. Il problema è che qua noi non abbiamo visto questa coerenza, è quello che vi contestiamo noi. La contestazione che vi facciamo noi è il poco coraggio, a me verrebbe da dire "La montagna ha partorito il topolino" perché io me lo ricordo l'Assessore Piantanida quante volte sulle nostre mozioni ci ha risposto che non potevano essere approvate perché c'era il progetto... era in discussione insomma, si stava elaborando il PUMS. Guardate, andateveli a rivedere sono documenti, è tutto agli atti. Sapete quante volte è successa questa cosa? Sulla Stazione, su mozioni presentate anche da parte della Maggioranza, alcune mozioni le avete presentate voi non in questa Legislatura, la scorsa. Qualcuno di voi non c'era probabilmente, non se lo può ricordare, ma siccome noi qua c'eravamo e abbiamo la memoria lunga signor Sindaco certe cose ce le ricordiamo di cosa avete detto in passato e cosa state facendo.

Quando la collega ha detto "State vendendo la città, svendendo la città", certo, non è che intendeva che tu te la stai vendendo, assolutamente, è una questione politica, è una scelta quella di dare ai privati, la scelta di dare ai privati quello di decidere su alcune scelte fondamentali, guardiamo lo sviluppo della logistica, quello di non governare alcune scelte e quello che vi abbiamo sempre contestato l'apertura dei supermercati - come dire - sono scelte che noi abbiamo sempre contestato e continueremo a farlo.

*(Intervento fuori microfono)*

Io non l'ho interrotta signor Sindaco, pregherei che lei non mi interrompa. Lei è già intervenuto, non può intervenire, al massimo può intervenire in dichiarazione di voto.

*(Intervento fuori microfono)*

Ho capito, ma non mi può interrompere.



**PRESIDENTE.** Prego Consigliere, però...

**Consigliere PIROVANO.** Dicevo Presidente - e vado a concludere - che questa famosa montagna, questa famosa montagna che sentiamo parlare da quattro anni oggi si concretizza veramente con poca cosa, perché quando 106 osservazioni arrivano da parte di cittadini, Associazioni, Ordine degli Architetti e solo 13 di queste vengono - come dire - accettate evidentemente - signor Sindaco - non si ha il polso di quello che pensano i cittadini, non si ha il polso di quello che pensa la città su questi temi.

*(Intervento fuori microfono)*

Certo che lo dico io, guardi e lo dico... è registrato, rimane, così la gente può anche riascoltare. Lo dico io, il Sindaco mi ha chiesto "questo lo dice lei". Certo che lo dico io. No perché non si sente quello che lei dice a microfono, perciò è meglio che rimane agli atti quello che stiamo dicendo.

Allora, io dico, su queste 106 osservazioni si poteva fare molto di più e perché io l'ho detto... l'abbiamo detto punto su punto su ogni osservazione, noi siamo intervenuti punto su punto su ogni osservazione e abbiamo detto le ragioni per cui votavamo a favore o ci astenevamo, o votavamo contro, perché ritenevamo che alcune osservazioni che sono arrivate erano assolutamente da inserire in questo Piano perché lo rafforzavano, perché lo rafforzavano, mentre questa Amministrazione evidentemente ultimamente si è affidata alla Provvidenza e allora ci si ritrova nei conventi per decidere il futuro di questa città.

Io mi auguro che invece di affidarsi alla Provvidenza bisogna affidarsi alla realtà delle cose e alla sensibilità della gente, e di chi ha il polso della situazione come il mondo dell'associazionismo, i cittadini novaresi e i professionisti novaresi che hanno dato il proprio contributo - Presidente - e non sono stati ascoltati. Grazie.

**PRESIDENTE.** Grazie. Chiedo se vi siano altri interventi? Prego Consigliere Fonzo.

**Consigliere FONZO.** La ringrazio Presidente. Allora io per preparare il mio intervento... si sente?

**PRESIDENTE.** Sì, sì.

**Consigliere FONZO.** Per preparare il mio intervento sono andato a riprendermi le linee programmatiche che il Sindaco presentò in Consiglio Comunale nel novembre del 2021, quindi un anno fa circa. Ci sono tre passaggi che voglio leggere perché poi su questo incardinerò il mio ragionamento. Primo passaggio, pagina 11 "L'Amministrazione intende realizzare delle greenway che colleghino le aree verdi della città con piste ciclabili e percorsi di mobilità lenta". Pagina 14 "Obiettivo, rinnovamento degli ambiti urbani del centro storico, delle periferie... - tralascio un passaggio - per la riduzione del traffico e lo scorrimento dei trasporti urbani".

Ma la cosa più altisonante - vi invito a riflettere su un termine che emerge - è a pagina 15 "La rivoluzione della mobilità". Dice il Sindaco: "Una delle grandi priorità di questo mandato amministrativo per la quale sono in programma gli investimenti più importanti riguarda la mobilità. La mobilità è un diritto di tutti i novaresi che deve essere garantito anche continuando il processo di sostegno e rilancio della Società Partecipata SUN S.p.A. che opera nel settore del trasporto pubblico locale con l'acquisto di ulteriori mezzi, l'applicazione di sistemi tecnologici di controllo dei flussi di passeggeri e con una serie di azioni per il

maggiore efficientamento delle linee. L'obiettivo che dobbiamo porci è dunque quello di trasformare Novara in una città multimodale che si avvalga di diversi mezzi di trasporto tra loro integrati, dove anche le consegne e la logistica in centro storico siano affidate a mezzi elettrici o Cargo bike. Il presente e il futuro della mobilità passano infatti attraverso la capacità di combinare tra loro i diversi mezzi di trasporto anche all'interno di uno stesso spostamento. Per farlo è necessario che il Comune utilizzi in modo efficace gli strumenti pianificatori a propria disposizione, ci doteremo di un nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile attraverso il quale intendiamo raggiungere quattro obiettivi: primo, "Garantire a tutti i cittadini una o più opzioni di trasporto che consentono lo spostamento sul territorio in funzione delle loro esigenze, a seconda del tipo e motivo dello spostamento, migliorando l'efficacia e l'efficienza del trasporto delle persone e delle merci..."

*(Intervento fuori microfono)*

No, non leggo tutto. Scusi Presidente, ho perso la pagina... due, "Ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, il consumo energetico e le emissioni di gas serra"; tre, "Migliorare la sicurezza della circolazione in generale, pedoni, ciclisti, automobilisti"; quattro, "Migliorare l'attrattività del territorio e la qualità della vita e degli spazi urbani a favore di sicurezza, economia e vita sociale". Questo era quanto il Sindaco dichiarava di voler realizzare nel mandato 2021-2026.

Ora, cos'è il PUMS? Siccome io sono inesperto di PUMS sono andato a leggermi quali sono le linee guida dell'Unione Europea perché stiamo facendo quello che la legge ci obbliga a fare, né più né meno, così a tutti è chiaro.

Secondo l'Unione Europea i PUMS devono servire a migliorare la qualità della vita, a creare benefici economici e a ridurre i costi, a dare un valido contributo al miglioramento della salute e dell'ambiente, a migliorare la qualità e l'accessibilità...

*(Intervento fuori microfono)*

...e la fluidificazione della mobilità, a fare un uso più efficiente delle risorse limitate a disposizione, a conquistare il consenso dei cittadini, a realizzare Piani migliori grazie un approccio interdisciplinare integrato, a riuscire a soddisfare gli obblighi di legge in maniera efficace e integrale. Vi tralascio altri passaggi.

Quello che avete detto che volevate fare un anno fa e quello che l'Europa dice che dobbiamo fare quando approviamo il PUMS è smentito dai fatti, dai fatti cari colleghi. Non avete avuto il coraggio nemmeno di introdurre la pista ciclabile in doppio senso dove c'è il senso unico, eppure è una possibilità prevista dal Codice della Strada, non comportava nessun cambiamento, non avrebbe scontentato nessuno, era un po' come l'acqua fresca. Gli automobilisti continuavano ad utilizzare il mezzo e i ciclisti potevano invece andare in un senso e nell'altro. Manco quello avete fatto, nemmeno quello.

Ora, noi giustamente vi facciamo notare che avete respinto 69 osservazioni, andiamo alla sostanza di quelle osservazioni. La gran parte di quelle osservazioni le avete respinte perché dichiaravate che erano necessari interventi strutturali.

Beh, ma benedetta gente, chiariamoci, se è un Piano strategico, se non la definite ora la strategia quando la definite? Se non ci dite oggi cosa volete fare tra dieci, quindici, vent'anni, perché l'arco temporale è questo, quando lo direte? Quando lo farete? Guardate che per fare queste scelte, voi mi dite, ci vuole coraggio, ci vuole l'ambizione, ci vuole anche mettere in conto il fatto che forse non subito i cittadini saranno d'accordo con quello che starai proponendo perché finché non vedono realizzare il disegno complessivo giudicano i piccoli pezzi. Va bene.

Voi sapete che noi siamo state vittime di questa difficoltà. Bene, a voi dico però, cari colleghi e care colleghe, ma avevate un'occasione che dal punto di vista delle risorse, dal punto di

vista della politica e dal punto di vista dei tempi era la migliore.

Entriamo nel merito, le risorse. Quella attualmente in carica è l'Amministrazione che ha le maggiori risorse di cui ha avuto a disposizione qualunque Amministrazione dal dopoguerra in poi. Questa è l'Amministrazione che ha tantissimi soldi, ne ha talmente tanti che talvolta non sa nemmeno come spenderli. Voi mi direte "Ne abbiamo tanti perché noi siamo stati bravi". Non sono d'accordo, ma facciamo finta che sia così. Ne abbiamo tanti anche perché il Governo ha ottenuto dall'Unione Europea in parte dei finanziamenti a fondo perduto e in parte dei prestiti, il famoso PNRR, 100 milioni di euro solo di PNRR. Non potete dire che non avete i soldi.

*(Intervento fuori microfono)*

Presidente...

**PRESIDENTE.** Per favore signor Sindaco faccia finire il Consigliere Fonzo.

*(Intervento fuori microfono)*

Prego Consigliere Fonzo.

**Consigliere FONZO.** Entra, esce, interviene, ma com'è questa gestione dell'aula Presidente? Com'è?

**PRESIDENTE.** Signor Sindaco, per favore.

**Consigliere FONZO.** Me lo spieghi perché, guardi, le voglio ricordare che c'era un suo predecessore, Massimo Bosio, che litigava col Sindaco e lo faceva stare lì seduto.

*(Intervento fuori microfono)*

O, se no, lo mandava nel suo ufficio.

*(Intervento fuori microfono)*

Allora, o sta qui, sta seduto al suo posto, mi ascolta e interviene a fine seduta o se no non può fare quel che vuole.

**PRESIDENTE.** Per favore signor Sindaco.

**Consigliere FONZO.** O se no sta di là, non mi ascolta sta di là. Non è un problema, però è una questione di rispetto, vale per il Sindaco e vale anche per l'ultimo Consigliere Comunale eletto con cinque preferenze. Chiaro?

**PRESIDENTE.** Signor Sindaco si accomoda per favore...

*(Intervento fuori microfono)*

**Consigliere FONZO.** Va bene, faccia quello che vuole Sindaco, però quando parlo io lei mi deve ascoltare...

**PRESIDENTE.** Per favore faccia concludere...

**Consigliere FONZO.** ...se vuole, se non vuole ascoltare stia fuori. Okay?

**PRESIDENTE.** Prego Consigliere Fonzo.

**Consigliere FONZO.** Politico, politico. Allora, siamo al secondo mandato della Giunta

Canelli, a meno che Piantedosi non smetta di occuparsi dei carichi residuali, è abbastanza probabile che non ci sia la possibilità di fare il terzo mandato, se ci sarà poi lo vedremo.

Quindi, l'attuale Sindaco in carica rebus *sic stantibus* non potrà ricandidarsi. Quindi, quindi, quindi non c'è un problema di conquistare i consensi, non c'è anche nella misura in cui rebus *sic stantibus* il Partito di Maggioranza relativa oggi in città non si chiama più Lega ma si chiama Fratelli e Sorelle d'Italia. Quindi è abbastanza probabile... io dico "sorelle" perché a me il femminile piace e quindi penso che dire solo fratelli sarebbe sbagliato.

*(Intervento fuori microfono)*

Fratelli e Sorelle d'Italia probabilmente rivendicherà l'incarico di candidato Sindaco per il Centrodestra.

Ora, se le cose stanno così, se l'attuale Sindaco in carica poteva lasciare un segno questa era l'occasione per poterlo fare, questo era il momento giusto per poterlo fare perché tanto non si può ricandidare, anche se si potesse ricandidare qualcuno gli presentava il conto dicendo "Guarda che nel 2022 tra le altre cose è successo anche che il tuo partito ha perso male, molto male, molto male". Quindi non capisco questa cosa qui, non la capisco proprio.

Guardate che a fare queste scelte ci vuole coraggio, ci vuole la visione. Ma perché quando Riviera eliminò il transito delle auto in centro storico fu un passaggio facile? Ditemi. E quando successivamente, oltre alle auto, si decise che non potevano nemmeno passare gli autobus fu un passaggio facile? Assessore De Grandis, fu un passaggio facile per noi fare Musa? No, certo, lei su quella cosa conquistò le sue fortune elettorali. Ci vuole coraggio, ci vuole coraggio.

Voi parlate di rivoluzione. Guardate, aveste mantenuto lo status quo già andava bene, ma qui siamo di fronte a una vera e propria restaurazione, avete fatto la foto in piazza Puccini che avevate multato non so quanti, passate stamattina, certo, c'è la festa dei Carabinieri, infatti è piena piazza Duomo anche, okay? Però c'è anche piazza Puccini e non sono mezzi di servizio. Provate a passare la mattina per il centro storico è l'autostrada, dovremmo mettere l'autovelox anche in corso Mazzini, qualcuno ogni tanto si sbaglia e prende in pieno il portone del Municipio.

*(Intervento fuori microfono)*

Eh? Vogliamo andare avanti? Alcuni incroci, per esempio, a che punto siamo?

Dal punto di vista politico era secondo me il momento migliore. Assessore Armienti, noi le riconosciamo - come dire - la cortesia di essere stata in aula, ce li ha letti tutti, ce li ha spiegati, ha fatto quello che si doveva fare, la forma è stata corretta. Ma la sostanza però è che lei poteva dare a questo atto un aspetto davvero rivoluzionario, anche perché lei da questo atto... secondo me questo sarà l'atto più importante del suo mandato amministrativo, almeno in questo, poi negli altri si vedrà, non lo so. Perché, Assessore Armienti, politicamente parlando questo poteva essere il suo biglietto da visita.

Mi spiego, leggendo le cronache giornalistiche sembra che il suo nome sia venuto fuori da Forza Italia perché non trovavano l'accordo al loro interno, infatti mi pare che il disaccordo sia ancora evidente perché da tempo sentiamo la mancanza del Capogruppo di Forza Italia che va in convento ma non viene in Consiglio Comunale. Sono sicuramente problemi di lavoro, però mi pare un po' anomalo che - come dire - non riusciamo mai a vederlo qui presente, perché io apprezzo il collega Gagliardi, devo desumere che ci sia un dissenso politico all'origine delle sue ripetute assenze dal Consiglio Comunale. Ora, il suo nome venne fuori perché quel posto spettava a Forza Italia, quel posto doveva essere per forza occupato da una persona di sesso femminile perché la legge lo impone, siccome non si trovava l'accordo uscì fuori dal cappello il suo nome. Fu una intuizione azzeccata, di fronte alle difficoltà chiama il Papa straniero, okay? In questo caso la Papessa.

**PRESIDENTE.** Venga a concludere però, eh?

**Consigliere FONZO.** Quindi, da questo passaggio lei ha fatto un salto nella politica, che pure non mi pare l'abbia caratterizzata negli anni precedenti, quindi era una neofita completamente alla vita politica. Se lei avesse dato quel marchio rivoluzionario che c'è scritto nelle linee programmatiche, il suo nome sarebbe stato noto nelle cronache della nostra città per molti anni, perché lei era quella che aveva avuto il coraggio di fare certe cose, perché lei era uscita fuori dal cono d'ombra e dal fatto che il suo nome era venuto fuori dalla mediazione tra parti di un partito e aveva trovato un'autonomia, un riscatto, un'autorevolezza per cui lei era sicuramente una persona da mettere negli annali di questa Amministrazione.

Mi pare che lei questa cosa non l'abbia fatta perché, ripeto, anche sulle cose minime che si potevano fare ha giocato di rimessa e si va avanti così. Era anche l'occasione, ho parlato della questione politica, ho parlato dei soldi, dei temi.

Ma, scusate tanto, ma se i novaresi non capiranno in questa congiuntura che andare a piedi, andare in bicicletta e utilizzare i mezzi pubblici è la soluzione più conveniente quando mai lo potranno capire? Siamo in una crisi energetica come negli anni '70, abbiamo dovuto abbassare il livello della temperatura, dobbiamo ridurre l'accensione della pubblica illuminazione, anche negli uffici pubblici vengono prese certe misure. È o no una congiuntura particolare? Solo negli anni '70 in Italia avemmo questa situazione. La Provvidenza ha voluto che due ponti fossero inutilizzabili, la Provvidenza chiaramente, ha voluto che due ponti fossero inutilizzabili, contemporaneamente e sulla stessa direttrice...

*(Intervento fuori microfono)*

**Consigliere FONZO.** Eh? Uno e mezzo giustamente, uno e mezzo. Quindi c'era anche - come dire - un fatto esterno. Ma qual è l'occasione migliore per far capire ai cittadini che se vanno a piedi, se vanno in bicicletta, se usano il mezzo pubblico non solo migliorano la qualità della loro vita, non solo si ammalano di meno, ma vanno anche probabilmente più veloce. Durante la discussione nelle Commissioni Consiliari è venuto fuori e c'è anche scritto qual è la velocità media in alcune strade della nostra città, c'è già scritto, in alcune strade noi viaggiamo a 25 km/h, se mettiamo i 30 km/h già gli consentiamo 5 km in più all'ora. Qual è il problema? Dove sta la difficoltà? Senza fare nulla, è già così, è già così.

Allora, quando noi vi diciamo che il vostro Piano non ha coraggio, non è tanto sulla questione delle risorse perché le risorse, una volta che avete definito quali sono gli obiettivi, siete obbligati a indirizzarle su quegli obiettivi là. Qual è il motto che viene fuori da questo PUMS? Buoni e tranquilli, stiamo qui che non succede niente. Andiamo avanti così.

Vi do un dato, giusto per farvi capire su cosa, Parma che ha più abitanti di Novara, Parma ne ha 194.000 a Novara siamo a 104.000, però siamo lì, siamo tutti quanti in Pianura Padana, abbiamo i fiumi sia noi che loro, a loro i ponti non cadono a noi sì, va beh, ma tutte queste cosucce qua fatte le debite differenze a Parma il Sindaco ha annunciato che entro il 2024 in tutte le strade comprese nell'anello delle tangenziali saranno zona 30, entro il 2024.

*(Intervento fuori microfono)*

Zona 30, zona 30. Noi manco i baluardi, nella cerchia dei baluardi riusciamo a fare le zone 30, noi manco su corso Mazzini e corso Garibaldi riusciamo a fare la zona pedonale perché ci vanno dentro tutti quanti, tutti. Capite qual è la distanza siderale tra un'idea di città che ha quel Sindaco là e un'idea di città che viene fuori dal PUMS odierno? Sono due robe diametralmente opposte. Se il Sindaco fosse venuto qua e ci avesse detto "Voglio togliere i

parcheggi qui, qui e qui perché voglio fare le piste ciclabili, qui voglio fare la zona 30 perché tanto è inutile, via Rosmini, via Scavini, via Tadini sono già di fatto zone 30 perché più di un tot non si può andare”. Noi avremmo detto “Bravo, hai fatto bene, hai dimostrato coraggio, sei stato coerente con quello che hai fatto”. E invece no, nemmeno il minimo sindacale, nemmeno la fotografia di quello che è già l’esistente poteva consentire di fare.

Ecco perché - signor Presidente - noi diciamo che non avete fatto altro che rivoluzione, altro che rivoluzione. Voi rappresentate, per certi aspetti, la restaurazione del traffico. Grazie.

**PRESIDENTE.** Grazie. Chiedo se vi siano altre... prego Consigliere Picozzi.

Solo una cosa, la interrompo un attimo, volevo ricordare a tutti che per mio errore non ho preso il tempo degli interventi e quindi sono stato accondiscendente con il prolungamento di ognuno. Questa volta, ecco, ve lo chiedo gentilmente, dalla prossima li terrò perché se no poi... per tutti non è rispettoso nei confronti di...

*(Intervento fuori microfono)*

Ma, infatti, l’ho fatto... ognuno ha parlato di più, lo volevo solo ricordare perché i minuti degli interventi sono sette. Non è che, Consigliere Picozzi, adesso lei può parlare quanto... ci mancherebbe, non è che a lei voglio... ci mancherebbe, era solo per ricordare questo.

Già che ci sono, prima di fare l’intervento, volevo chiedere, visto che non avevamo messo un orario di chiusura però le altre due delibere non potremo farle ininterrottamente, finirei questa discussione, la votazione e poi riaggiornerei dopo una pausa pranzo le altre due, se no arriveremmo sicuramente oltre le 15 e quindi ininterrottamente non va bene.

Prego Consigliere Picozzi, le chiedo scusa se l’ho interrotta prima di iniziare.

**Consigliere PICOZZI.** Grazie Presidente. Comincio col ringraziare l’Assessore per il lavoro che ha fatto, lavoro che io condivido, che la Maggioranza condivide. Prima il collega Pirovano ha detto “È una questione politica”. Io parlerò di politica, non entro in merito...

*(Intervento fuori microfono)*

**Consigliere PICOZZI.** 15. Okay, quindi, ne farò proprio una questione politica. Il PUMS è la nostra visione di città, la visione che noi abbiamo presentato esattamente un anno fa e che, mi duole ricordarvelo, i cittadini hanno scelto. Voi avete presentato la vostra idea di città, la vostra visione e sappiamo come è andata a finire. Però io non accetto, non accetto lezioni di politica da un partito che si appresta a cambiare il quinto segretario in cinque anni. Quindi io penso che noi una visione ce l’abbiamo univoca e precisa, voi in cinque anni vi apprestate a cambiare il quinto segretario, probabilmente vi dovete schiarire anche voi le idee. Quindi...

*(Intervento fuori microfono)*

Io non l’ho interrotta, Consigliere Pirovano, non l’ho interrotta, mi faccia finire il ragionamento.

**PRESIDENTE.** Per favore...

**Consigliere PICOZZI.** Mi faccia finire il ragionamento.

*(Intervento fuori microfono)*

Va bene, va bene. Allora il quarto.

*(Intervento fuori microfono)*

Il quarto. Quindi, noi qua siamo...

*(Intervento fuori microfono)*

La democrazia a voi vi è rimasta solo nel nome, Rossano, quindi...

*(Intervento fuori microfono)*

Qua, in questo Consesso, noi rappresentiamo i cittadini novaresi che hanno scelto la nostra visione di città e l'hanno scelta in maniera plebiscitaria, ormai il voto non è più un voto bulgaro è un voto novarese, si dice, perché effettivamente è andata così.

Quindi, ringrazio di nuovo l'Assessore, ringrazio le Associazioni che hanno fatto le loro rimostranze, le loro deduzioni, ma noi proseguiamo su questa linea perché sappiamo che è la linea giusta, è la linea che i cittadini hanno scelto e penso che continueranno a sceglierla se voi continuate a fare questa critica proprio per il gusto di criticare, perché capisco che abbiate avuto il travaso di bile e quindi...

*(Intervento fuori microfono)*

E quindi io farò...

*(Interventi fuori microfono)*

Signor Presidente io non ho interrotto nessuno.

*(Interventi fuori microfono)*

**PRESIDENTE.** Per favore, per favore Consigliere Pirovano le chiedo di fare intervenire il Consigliere Picozzi, anche perché se ritorniamo indietro con lo streaming vediamo che ogni intervento è stato fatto con un'analisi politica da parte di ognuno, quindi se adesso... il Consigliere Picozzi saprà prendere atto di quello che dice e prendersi la sua responsabilità. Prego Consigliere Picozzi, continui. Grazie.

**Consigliere PICOZZI.** Assolutamente, io rispondo in prima persona di quello che dico. Quindi, ricordo ancora che adesso noi proseguiamo su questa via e con le nostre intenzioni, alle prossime elezioni presentatevi di nuovo con la vostra visione e vedremo cosa sceglieranno i cittadini novaresi. Grazie Presidente.

**PRESIDENTE.** Grazie Consigliere Picozzi. Io non ho più interventi iscritti all'Ordine del Giorno, di conseguenza passerei alla dichiarazione di voto. Chiedo chi voglia intervenire per dichiarazione di voto. Grazie.

Prego Consigliere Iacopino, a lei la parola.

**Consigliere IACOPINO.** Grazie Presidente. Già nel mio intervento ho espresso forti perplessità per un Piano che riteniamo ambiguo, superficiale e non in linea con gli altri strumenti di programmazione che abbiamo. Quello che ci auguriamo in ogni caso è che si possa comunque realizzare, si possa modificare, come diceva qualcuno prima, si possa continuare il dialogo sia con le forze politiche ma anche con le associazioni per integrare tutto ciò che a nostro parere manca. E, come forza di opposizione, faremo il nostro lavoro nei prossimi mesi di vigilanza sull'attuazione o meno del Piano perché di Piani, di programmi, di promesse io ne ho viste tante in questi sei anni e di concreto ho visto poco, quindi voteremo contro. Grazie Presidente.

**PRESIDENTE.** Grazie Consigliere Iacopino. Prego Consigliere Ragno. Prego.

*(Intervento fuori microfono)*

**Consigliere RAGNO.** Sì, solo per dichiarare che mi... No, scusa, non è proprio così, allora, n. 18.

Accolgo l'invito del Consigliere Pirovano, sarò concreto, cioè mi limito a dati di fatto, poi le

strumentalizzazioni politiche le lasciamo a ciascuno di noi. Cioè noi tra un po' alzeremo la mano, per cui dichiareremo il nostro voto favorevole, contrario oppure l'astensione al PUMS. Cos'è in fondo il PUMS? È uno strumento che è stato confezionato da una Società che si chiama Sintagma. Questa Società, esperta nella sostenibilità ambientale, ha preparato il PUMS per diverse città ed è impegnata anche in questo settore a livello internazionale. Le città, ne cito alcune, che hanno adottato e votato il PUMS che è stato predisposto da questa Società sono Macerata, Verona, Arezzo, Grosseto, Pordenone, Monza, Treviso. Lo stesso staff di professionisti che hanno predisposto il PUMS che noi stiamo discutendo oggi.

Cos'è capitato in queste città? Dove governava il Centrodestra il PUMS è stato votato favorevolmente, dove votava il Centrosinistra altrettanto, di converso le opposizioni hanno votato contro questo strumento. È un dato di fatto, per cui allo stato attuale quello che stiamo votando è l'adozione di uno strumento, cioè il Consiglio Comunale di Novara adotta uno strumento che è uno strumento strategico e programmatico che - è stato detto - ha un arco temporale di cinque/dieci anni. Quindi colleghi dobbiamo decidere, vogliamo dotarci di questo strumento oppure no?

Allora, noi abbiamo deciso di dotarci di questo strumento perché senza questo strumento il futuro della visione che noi abbiamo della città di Novara può essere solo parziale, questo è uno strumento che peraltro ci viene chiesto - è stato ricordato anche dai colleghi - dalle linee guida non solo europee, ma anche da quelle nazionali. Ci viene chiesto anche dall'Agenda internazionale, da tutta una serie di soggetti che ci chiedono di adottare questo strumento. Quindi decidiamo, lo adottiamo o non lo adottiamo lo strumento? Noi lo adottiamo perché riteniamo che sia utile per il futuro della nostra città, e l'adottiamo per diversi motivi: primo, perché questo strumento è stato uno strumento partecipato, tutti i passaggi sono stati assicurati, Commissioni, è stato presentato al pubblico, è stato pubblicato all'Albo Pretorio, sono pervenute le osservazioni e non corrisponde al vero che sono state accolte solo una minima parte, sono state accolte 37 osservazioni, o parzialmente o interamente.

*(Interventi fuori microfono)*

Parzialmente sta a dimostrare che l'Amministrazione le ha prese seriamente in considerazione e dove ha potuto le ha accolte, dove non ha potuto non le ha accolte. Quindi sicuramente un terzo delle osservazioni, tra cui vi ricordo molte anche del Circolo del PD, anche il Circolo del PD ha presentato delle osservazioni e le stesse osservazioni sono state accolte dall'Amministrazione e dall'Assessore in particolare.

*(Interventi fuori microfono)*

Quindi, da parte nostra c'è stata la massima sensibilità a dialogare con l'Opposizione. Poi, ovviamente, lo strumento bisogna vedere l'utilizzo che se ne fa, riprendo la metafora della Consigliera Paladini, quando ha anche citato la sua esperienza personale, se un medico ha di fronte un paziente non deve guardare il dettaglio ma deve guardare il paziente. Però c'è una cosa che viene ancora prima, cioè in sala operatoria prima si guarda sul tavolo che strumenti, che ferri abbiamo, perché se non ci sono i ferri giusti non si guarda nemmeno il paziente perché se non ci sono i ferri giusti non si può fare niente che possa servire al paziente.

Quindi noi abbiamo i ferri, ora questi ferri dovranno utilizzarli in un certo modo.

*(Intervento fuori microfono)*

E, certo, assolutamente sì, cosa facciamo non votiamo il PUMS?

*(Interventi fuori microfono)*

No, era solamente per apprezzare la disponibilità del Consigliere dei 5 Stelle, Iacopino, il Capogruppo, il quale ha fatto un intervento critico, ha anticipato il suo voto contrario, però ha sottolineato l'importanza di aprire un tavolo, un tavolo di dialogo con tutte le forze, non solo quelle politiche ma anche quelle sociali. Per cui noi accogliamo questo invito che mi sembra



un invito assolutamente condivisibile, onesto, oggettivo, per cui lo ringraziamo di questa disponibilità nonostante abbia anticipato il voto contrario.

Per questi e per molti altri motivi di cui non mi soffermo, visto il tempo che ho a disposizione, la Maggioranza esprimerà un voto convintamente favorevole. Grazie.

**PRESIDENTE.** Grazie Consigliere Ragno. A questo punto non vi sono più dichiarazioni... ah, prego, scusi Consigliere Fonzo. Prego, a lei la parola.

**Consigliere FONZO.** Grazie Presidente. Allora, sarò didascalico per brevità e perché dichiarazione di voto. Uno, il PUMS va votato perché un obbligo di legge. Questo PUMS non ci piace, ne volevamo un altro, ve l'abbiamo detto, quindi non è che siccome dovevamo fare il PUMS o prendete sta minestra o buttiamo la minestra. No, non funziona così a casa mia, almeno. Non vogliamo questo PUMS. Tre, il fatto che la Società che tecnicamente lo ha elaborato - chiariamoci su questa cosa qui perché se no la politica va sempre a farsi benedire - abbia fatto consulenza a Centrodestra a Centrosinistra, a 5 Stelle, Terzo Polo, Verdi, ecc. non significa nulla. Sono dei tecnici, tu gli dai... dai loro un mandato, fanno quello che tu chiedi sulla base di quello che hanno osservato. Chiaro? Mica perché l'hanno fatto in alcune città di Centrosinistra dove hanno votato a favore dobbiamo votarlo a favore. Non funziona così, almeno a casa mia non funziona così.

*(Intervento fuori microfono)*

**Consigliere FONZO.** Perché questo è un atto politico, tant'è che lo approviamo in Consiglio Comunale, se no ci metteva un visto il dirigente di conformità rispetto a quello che aveva chiesto e la cosa era bella che chiusa lì. Okay? È un atto politico su cui noi diciamo che voi siete gravemente inadempiente, ma gravemente eh? Non poco, tanto. Poi, quando in questa grave inadempienza ci mettete pure che non accettate lezioni da noi perché abbiamo cambiato cinque segretari mi fate morire dal ridere perché, per dirla tutta, noi forse di segretari ne abbiamo cambiati tanti, ma voi forse sarebbe il caso che cambiaste quello che avete, perché se andate avanti così, gente, siamo messi bene. Chiaro? Giusto per restare nell'ambito politico.

Quindi, chiudo, il nostro voto è decisamente e fermamente contrario, siete miopi e non siete in grado di guardare alla città da qui a dopodomani, probabilmente state già preparando la successione di Canelli con un uomo o una donna di Fratelli d'Italia, visto che la dichiarazione di voto del Capogruppo di Fratelli e Sorelle d'Italia mi è sembrata molto timida, molto - come dire - sulla difensiva, della serie "non vi preoccupate che tra un po' lo cambiamo noi". Okay? Grazie Presidente.

*(Interventi fuori microfono)*

**PRESIDENTE.** Non ci sono altre dichiarazioni... Per favore, grazie. Abbiamo concluso le dichiarazioni di voto, a questo...

*(Intervento fuori microfono)*

**PRESIDENTE.** Prego Consigliere...

*(Intervento fuori microfono)*

**PRESIDENTE.** No, dichiarazione di voto.

*(Interventi fuori microfono)*

Prego Consigliere...  
(Intervento fuori microfono)  
Prego Consigliere Gambacorta.

**Consigliere GAMBACORTA.** Ho semplicemente trovato fuori luogo l'intervento fatto, perché ridurre la discussione di un Piano così importante e strategico per il futuro della nostra città ad un mero gossip, per giunta molto fantasioso, riguardo al partito del quale io faccio parte e del quale fa parte il nostro Assessore, l'ho trovato semplicemente fuori luogo. Quindi io confermo il fatto che il lavoro svolto dall'Assessore sia stato veramente importante, che all'interno del nostro gruppo non c'è alcun tipo di dissenso, anzi siamo uniti, solo che il mio Capogruppo purtroppo ha avuto dei sopraggiunti problemi lavorativi e quindi è spesso assente, per cui solo per questa ragione, e quindi noi daremo fiducia a questo Piano, noi di Forza Italia.

**PRESIDENTE.** Grazie Consigliere Gambacorta. A questo punto non dovrebbero esserci altre dichiarazioni di voto, quindi pongo in votazione la delibera che ha come oggetto "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Novara".  
(Intervento fuori microfono)

**PRESIDENTE.** Un po' di rispetto nei miei riguardi qualche volta sarebbe anche gradito, da tutti. Riaggiorniamo la seduta alle ore 14:30 con la discussione delle altre due delibere iscritte all'Ordine del Giorno. Grazie e buon pranzo a tutti.

*Il Consiglio Comunale adotta la proposta di deliberazione n. 70, iscritta al punto n. 2 dell'OdG, ad oggetto "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Novara – Approvazione".*

*La seduta è sospesa alle ore 13,20  
La seduta riprende alle ore 14,50*

*Alla ripresa dei lavori il vice Segretario Generale procede con l'appello*

*I consiglieri presenti sono 24 (Astolfi, Baroni, Brustia, Caressa, Crivelli, Fonzo, Franzoni, Freguglia, Gambacorta, Iacopino, Iodice, Napoli, Paladini, Palmieri, Pasquini, Picozzi, Piscitelli, Prestinicola, Ragno, Renna Laucello Nobile, Ricca, Spilinga, Stangalini ed il Sindaco)*

*I consiglieri assenti sono 9 (Allegra, Colli Vignarelli, Esempio, Gagliardi, Gigantino, Graziosi, Pace, Pirovano, Romano)*

**PRESIDENTE.** Grazie Dottor Zanino. A questo punto, passiamo al punto 3 dell'Ordine del Giorno, che ha come oggetto la delibera: "BiciPlan e piano delle zone 30 Comune di Novara, approvazione". Do la parola all'Assessore Armienti per l'esposizione, prego.

### **PUNTO N. 3 - BICIPLAN E PIANO DELLE ZONE 30 DEL COMUNE DI NOVARA - APPROVAZIONE.**

**Assessore ARMIENTI.** Allora, l'elaborato del BiciPlan, a seguito di avviso di deposito di protocollo numero 48231 dell'11/05/2022 è stato pubblicato dall'11/05 al 09/06 e nei 30 giorni consecutivi chiunque poteva presentare osservazioni proposte. A seguito di questa apertura della finestra delle osservazioni, sono state riproposte soltanto dalle associazioni di

Novara Green, FIAB e Lega Ambiente, è stato proposto un elaborato da cui abbiamo estratto otto osservazioni. Poi, in ogni ambito di osservazione ci sono state dei diversi aspetti che poi andremo ad analizzare. Sette. Poi ci sono state, dopo questo periodo di pubblicazione, abbiamo fatto le Commissioni ultime, una Commissione a giugno e le ultime Commissioni adesso a novembre. Ovviamente il BiciPlan e il piano delle zone 30 risultano coerenti col PUMS che è stato già assoggettato alla procedura di VAS. Per quanto riguarda i contenuti, ecco, sintetizzo brevemente cosa contiene il BiciPlan - ormai lo sapete tutti - prevede tredici itinerari ciclabili di progetto e tutta una serie di ciclabili di quartiere con funzione di collegamento al sistema urbano classificati secondo la legge Decaro sulla mobilità ciclistica, che è la legge dell'11/01/2018. Ci sono gli itinerari ciclabili prioritari o delle ciclovie del territorio comunale destinati all'attraversamento e al collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico; itinerari ciclabili secondari all'interno dei quartieri dei centri abitati; vie ciclabili verdi destinate a connettere aree verdi e parti della città, le aree rurali e le assi fluviali del territorio comunale. Quindi, l'impostazione del BiciPlan è basata proprio sulla realizzazione di due assi ciclabili che attraversano interamente la città e poi ci sono l'asse nord – sud, est – ovest, l'anello dei bastioni, la circolare urbana, il raccordo ovest, il raccordo est, il raccordo sud e poi sono previste sei ciclovie indicate con le lettere dell'alfabeto dalla lettera A alla lettera E e poi ci sono i percorsi naturalistici e poi ci sono le ciclabili di quartiere con la funzione di raccordo e dove non è stato possibile intervenire con nuove ciclabili si sono individuate delle vie dove realizzare delle zone a velocità ridotta, zone 30 in cui saranno da realizzare, come già spiegato nel corso sia delle Commissioni che nella discussione delle precedenti osservazioni, quindi - dicevo - dove realizzare delle zone a velocità ridotta in cui saranno da realizzare interventi di Traffic Calming. Il complesso dei percorsi ciclabili previsti dal BiciPlan raggiunge un totale di 112,4 chilometri suddivisi tra 71,6 chilometri di piste ciclabili - itinerari prioritari e ciclabili di quartiere - e 40,8 chilometri di ciclovie turistiche. Ovviamente, per ogni pista ciclabile è stata redatta apposita planimetria inserita nell'elaborato, oltre poi ad esserci tutto lo schema e il dettaglio di tutte le vie interessate dalle zone 30. Ora, passando ad analizzare le osservazioni che io chiamo residuali, perché gran parte delle osservazioni alla prima bozza di BiciPlan sono state esaminate già con il PUMS. Quelle residuali sono proprie del BiciPlan. Un'altra piccola annotazione di carattere procedurale: il quaderno delle controdeduzioni che andiamo a esaminare allegato alla delibera del BiciPlan contiene anche l'osservazione numero 8 - è stata inserita sempre in questo quaderno - che l'unica che è arrivata dal Comune di Romentino per il Master Plan. Per comodità, è stata inserita tutta nello stesso elaborato quindi praticamente, se volete, io posso discuterne adesso perché, quando andrete a votare la delibera del BiciPlan, si voterà anche il quaderno delle controdeduzioni che è unico sia per il BiciPlan che l'altra e quindi mi sembra corretto illustrarvi anche l'osservazione 8 che riguarda il Master Plan, così quando poi facciamo l'altra delibera è sempre il medesimo che si va ad approvare ed è stato già esaminato in tutto, in totale.

**Quindi, adesso passiamo alle osservazioni** che - come dicevo - sono state recepite e organizzate in sette osservazioni al BiciPlan. **La prima ha proprio questo titolo: “Il format del BiciPlan”**. Allora, la prima osservazione che ci viene mossa: praticamente ci è stato detto che per far comprendere meglio ai cittadini come verranno poi sistemate queste piste ciclabili. Meglio sarebbe disporre di sintetiche...

*Intervento fuori microfono*

No, sono solo sette. Poi, all'interno di queste sette, per esempio penso alla numero 2, sono indicati quattro pezzi di ciclabile, però riguardano sempre la rete degli itinerari ciclabili principale di quartiere. Cioè, il macroargomento è la rete, poi all'interno l'osservazione riguarda diversi tratti di piste ciclabili, perciò le abbiamo messe tutte sotto la 2, ma io vi descrivo anche tutti i singoli pezzi. Praticamente la 2, poi, all'interno ha la pista ciclabile di

corso Milano che è indicata con la lettera A, la pista ciclabile 7 in corso 23 Marzo, lettera B, Pernate – Sant’Agabio, C. Insomma, in modo che l'osservazione è la medesima riguardo a diversi punti. Quindi, stavo dicendo che l'osservazione dice che forse sarebbe stato meglio disporre delle simulazioni tipologiche con riferimento specifico a come realizzare quella determinata pista ciclabile e, quindi, scendere più nel dettaglio. Questa è l'indicazione della prima osservazione.

Allora, l'osservazione è parzialmente accolta. In che senso? Perché a pagina 13, nel paragrafo 2.3 effettivamente c'è tutta la classificazione delle piste ciclabili con l'indicazione delle caratteristiche costruttive tipologiche per ogni tipologia di pista ciclabile che sarà poi da realizzare. Ovviamente, gli interventi specifici e di dettaglio saranno poi indicati nei progetti esecutivi per ogni singolo tratto di ciclabile che si andrà a realizzare e poi, ovviamente, alla pagina 50, sempre dell'elaborato parlo, vengono spiegati quali sono le direttive e gli obiettivi e le strategie perseguite con l'elaborazione del BiciPlan. Quindi, il concept di progetto che è a pagina 50 spiega bene quali sono gli obiettivi di un BiciPlan. Ovvio che tutte le indicazioni di dettaglio andranno poi esaminate nella fase progettuale. Quindi, per questo è parzialmente accolta. Prego.

***Entra il Segretario Generale, Cav. Uff. Dott. Giacomo Rossi***

*(Entra la consigliera Pace, escono il Sindaco e la consigliera Paladini – presenti n. 23)*

**PRESIDENTE.** Apro gli interventi. Prego Consigliere Fonzo.

**Consigliere FONZO.** ...Dove riproporremo le stesse argomentazioni con cui abbiamo già manifestato la nostra contrarietà e ostensione non prenderemo perché, per esempio, in questo ci ripeteremo rispetto ad argomentazioni che abbiamo già espresso nel corso del dibattito di questa mattina o della settimana scorsa.

**PRESIDENTE.** Immagino non ci sia neanche dichiarazione di voto. Di conseguenza, pongo in votazione l'osservazione numero 1.

**FAVOREVOLI 18**

**ASTENUTI 5** *(Fonzo, Spilinga, Baroni, Iacopino, Renna Laucello Nobile)*

**La controdeduzione è approvata**

*(Entrano i consiglieri Paladini e Romano, esce la consigliera Franzoni – presenti n. 24)*

### **Osservazione numero 2**

**Assessore ARMIENTI.** Allora, l'osservazione numero 2 è intitolata: “*La rete degli itinerari ciclabili principali di quartiere*”. L'osservatore sostiene che, seppure siano state recepite le osservazioni laddove erano state omessi alcuni tratti importanti, critica che vi siano ancora delle deviazioni da un itinerario più semplice. Quali sono queste deviazioni che indicano? Allora, con la lettera A si prende in conto la ciclabile in corso Milano proveniente da Trecate, la quale si ferma all'altezza di via Morazzone per poi riapparire da piazza Monsignor Brustia al canale Quintino Sella. La domanda è: perché un allungamento di 1.200 m a fronte di un percorso rettilineo di 780 su un corso? Allora, si risponde che si ritiene che la soluzione prospettata tenga debitamente conto delle esigenze di utilizzo dei tratti ciclabili esistenti, innanzitutto, della sicurezza del tracciato a servizio del quartiere, degli edifici scolastici, delle attrezzature pubbliche e delle attività commerciali presenti. La rientranza, la deviazione che si fa di questa pista ciclabile serve anche tutti questi complessi, gli edifici scolastici, tutte le attrezzature pubbliche e le attività commerciali presenti. Invece, considerando che il tratto di corso Milano non ricadente nel percorso, invece, non presenta tutta questa molteplicità di

attrattori. Se volete, la facciamo proprio – non so - perché l'osservazione 2 contiene tutte queste piccole notazioni di dettaglio, quindi se volete io ve le indico tutte, perché il concetto è sempre il medesimo. Va bene così? Proseguo a leggere?

#### *Intervento fuori microfono*

No, tutti i punti. Va bene? Ok. Allora, stessa cosa per la ciclabile 7 in corso 23 Marzo, dove si obbliga ad una ingiustificata deviazione in via Cavigioli. Infatti, l'osservatore chiede: “Perché un allungamento di 420 m a fronte di un percorso rettilineo di 200?”. Allora, la risposta è: si ritiene che sia comunque mantenuto un regime di maggiore sicurezza evitando l'attraversamento di un tratto stradale la cui sezione non consente la coesistenza di spazi ciclabili e veicolari in sicurezza. Oltretutto, stiamo parlando di 220 m in più e quindi la deviazione permette anche di accedere al parchetto. Il punto C: la ciclabile Pernate – Sant'Agabio in corso Trieste si interrompe in via Wilde, devia per via Pigafetta, svolta in via Bovio e finalmente, dopo una deviazione di 850 m, a fronte di un percorso rettilineo di 425, riprende il suo itinerario verso il centro. La domanda è sempre la stessa: “Perché costringere le persone a percorrere dei metri in più in bicicletta?”. Anche qua la stessa risposta: si è preferito, si è mantenuto comunque un regime di maggiore sicurezza evitando l'attraversamento di un tratto stradale la cui sezione non consente la coesistenza di spazi ciclabili e veicolari di sicurezza e poi, comunque, la deviazione è sempre nell'ordine di grandezza non eccessivo. Sono 400 m circa. Poi c'è la D. “Riproponiamo – sempre gli osservatori - la prosecuzione della ciclabile 2 in uscita da Pernate dalla via Turbigo per collegarsi alla ciclabile di via Novara in Galliate aggirando la rotatoria della strada statale 341, entrando poi nel Sottopasso delle Mondine”. Allora, su questo punto - siamo arrivati alla D, giusto? – allora, si ritiene che sia mantenuto un regime di maggiore sicurezza utilizzando le strade bianche esistenti completate, altresì, dal progetto incluso nell'accordo con RFI in merito alle mitigazioni TAV, e quindi il passaggio dalla via dell'Abbondanza e quindi dalla strada Buonarroti è già in fase di progettazione dall'ufficio strade. Quindi, intanto si è tenuto conto dell'esistente e quindi della progettazione dell'ufficio strade. La deviazione che si è fatta, e quindi con il passaggio dalla via dell'Abbondanza nella strada Buonarroti, tiene conto di questo progetto che era già incluso nell'accordo con RFI in merito alle mitigazioni TAV. Poi, c'è ancora la E: ribadiscono l'opportunità di far proseguire la ciclabile di via Martino della Torre in via Fauser, al fine di favorire, anche con le opportune agevolazioni del bike to work, l'uso della bicicletta agli addetti dalle aziende Isagro, Novamont, Radici Chimica e altre. In realtà, relativamente a questa segnalazione di questa specifica pista ciclabile, la planimetria delle piste ciclabili, come riportata nel BiciPlan, è stata aggiornata con l'inserimento del tratto di via Fauser già progettato dall'ufficio progettazione strade approvato in via, poi, definitiva con delibera di Giunta di marzo 2022. Quindi, è stato implementato questo pezzettino di pista ciclabile che passa proprio dalla via Fauser. Queste sono tutte le osservazioni contenute nella macro-osservazione 2.

**PRESIDENTE.** Grazie Assessore Armienti. Chiedo se vi sono interventi. Prego Consigliera Spilinga.

**Consigliere SPILINGA.** Grazie Presidente. Diciamo che lo spirito di questo gruppo di osservazioni, di questa macro-osservazione era appunto quello di rendere più agevole più breve il percorso ciclabile di chi usava la bicicletta per spostarsi sulle arterie principali della città. Lo spirito diceva: “Rendiamo sicure con la pista ciclabile - perché capisco la pressione sulla sicurezza rispetto alle arterie molto trafficate, questo sicuramente - ma rendiamo sicure quelle arterie anche per essere percorse da una ciclabile - perché tanto nelle zone di quartiere meno trafficate, che magari sono anche già zone 30, comunque con la bicicletta si accede, quindi al parchetto alla scuola - invece rendiamo fruibili per le biciclette le strade principali”.

Quindi, principalmente era questa la questione posta all'attenzione da parte delle associazioni che hanno presentato l'osservazione, che secondo me ha senso perché, come anche dicevo prima, dobbiamo rendere più semplice e possibile usare la bici e il più difficile possibile usare l'auto. Grazie Presidente.

**PRESIDENTE.** Grazie Consigliere Spilinga. Chiedo se vi siano interventi. Dichiarazioni di voto. Nessuna. Allora, pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione numero 2.

**FAVOREVOLI 18**

**ASTENUTI 6** (*Fonzo, Spilinga, Baroni, Iacopino, Renna Laucello Nobile, Paladini*)

**La controdeduzione è approvata**

*(Escono i consiglieri Fonzo, Paladini e Baroni – presenti n. 21)*

### Osservazione numero 3

**Assessore ARMIENTI.** L'osservazione numero 3 ha come titolo: “*Zone 30 di quartiere e itinerari di quartiere*”. L'osservatore dà atto che sono state accolte le proposte di ampliamento degli ambiti in talune zone 30, però rileva che nella rete della mobilità di quartiere e di interquartiere permangono ancora le criticità già segnalate nelle osservazioni precedenti, quelle al PUMS, e quali sono? Allora, sotto la lettera A, i quartieri nordovest e Santa Rita, secondo loro, potrebbero trovare un deciso miglioramento sia delle relazioni verso il centro che di interquartiere, se fosse attrezzata poi la direttrice via Fara - via Locchi – via Oxilia – via Campano con via Marconi, prevedendo in quest'ultima la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale. Questa prima declinazione dell'osservazione numero 3 è stata accolta, e certamente si condivide l'efficacia che l'intento potrebbe avere. Quindi, non il sottopasso veicolare, ma un sottopasso ciclopedonale potrebbe essere effettivamente, con il progetto di dettaglio, studiato e approfondito. Poi, sotto le lettere B e quindi anche C, gli osservatori osservano che i sottopassi di via Redi, via Pernati, delle Rosette e via Maestra presentano delle problematiche di accessibilità in bici e di sicurezza. Infatti, ne chiedono la loro riqualificazione e un migliore adeguamento ciclopedonale. Poi, nella C, in particolare, parlano e approfondiscono sempre il sottopasso di via Maestra. Allora, come già detto più volte nel corso dell'altro Consiglio e di questa mattina, il BiciPlan è un piano di natura strategica e non può affrontare le tematiche specifiche e di dettaglio, come invece lo sono la riqualificazione e gli adeguamenti delle opere esistenti. Quindi, è proprio - diciamo - l'argomento della rigenerazione, la riqualificazione di quello che c'è già che non è materia e argomento del PUMS. Sicuramente prima saranno sistemate e rese più fruibili anche in collegamento con quelle nuove esistenti, però all'interno del PUMS non è prevista la riqualificazione e la manutenzione dell'esistente. La lettera D prende in conto i quartieri di San Martino e Sacro Cuore. Ribadiscono la necessità di attrezzare un itinerario ciclabile tra due quartieri, razionalizzando le soste sulle suddette vie. Allora, ovviamente l'obiettivo di ridefinire le limitazioni della sosta e quindi della circolazione per i veicoli a motore riguarda un perimetro di intervento che va oltre le specifiche finalità del BiciPlan, che invece ha come obiettivo l'organizzazione dei percorsi della mobilità dolce. Sono assolutamente previste le zone 30 in via Rosmini, proprio quella citata dall'osservazione, e zone 30 di collegamento della viabilità circostante a viale Roma e corso Torino, proprio per andare nella direzione di favorire uno spostamento più sicuro di tutti gli utenti, quindi pedoni, ciclisti, veicoli. C'è ancora la lettera sempre nel quartiere Sacro Cuore, in particolare sull'asse commerciale di viale Roma. Sostengono e rilevano che non viene affrontato il problema della sicurezza della mobilità ciclabile, costretta tra le file di auto. Siamo alla lettera E. Anche qui, il problema della sosta irregolare - come già detto questa mattina - non è un problema che può essere

affrontato, così, nel PUMS. La sosta irregolare presuppone ovviamente che ci sia un regolamento e che quindi vada rispettato e vada fatto rispettare dai vigili e che quindi non riguarda il PUMS. Ovviamente, sono stati individuati dal BiciPlan degli itinerari prioritari che, per garantire la mobilità dolce, non hanno interessato alcuni assi di penetrazione veicolare che non presentavano determinate e adeguate caratteristiche. Quindi, per quanto riguarda le zone 30 - come dicevo anche al punto precedente - sono stati interessati da interventi di zone 30 non gli assi principali - viale Roma o corso Torino - ma i tratti di attraversamento di queste vie, che saranno tutte zone 30. C'è ancora la F. Allora, l'osservatore, dato che è stata parzialmente accolta la proposta di un itinerario interquartiere est - ovest nella zona sud, da corso Vercelli a Monte San Gabriele, ma lamenta che sia ancora mancate di alcuni tratti: via Torgano, Gorizia, Ortigara, Premuda, Mercantini e Spaventa, 23 marzo. Allora, le zone che sono state oggetto di osservazione sono servite da zone 30 che permettono il collegamento ciclabile 1 e la ciclabile 4. Quindi, il completamento del collegamento est - ovest, che chiedono nell'osservazione può avvenire attraverso questi assi. L'ultima, che è la G, allora: affermano che non viene data risposta alla proposta di regolamentazione con corsia ciclabile del traffico delle biciclette in via Andrea Costa. In realtà, è in previsione una ciclabile lungo via Andrea Costa che è parte dell'itinerario 4 di ciclabile. È stata corretta la pista ciclabile blu che era stata erroneamente segnata sulla via Mameli, e quindi è stato cancellato questo tratto di pista ciclabile che è stato erroneamente segnato e quindi è stata riportata sulla via Andrea Costa, oltre a esserci anche sulla via Alcarotti, quindi è già esistente, quindi è collegata poi con la via Andrea Costa. Quindi - diciamo - questa ultima osservazione, la G è stata tutta accolta. L'osservazione 3, declinata così, è finita.

**PRESIDENTE.** Grazie Assessore. Chiedo se qualcuno vuole intervenire. Fare dichiarazioni di voto? Nessuno. Allora, pongo in votazione la controdeduzione sull'osservazione numero 3.

#### **FAVOREVOLI 18**

**ASTENUTI 3** (*Spilinga, Iacopino, Renna Laucello Nobile*)

**La controdeduzione è approvata**

*(Rientra il consigliere Fonzo – presenti n. 22)*

**Assessore ARMIENTI.** Allora, questa contiene soltanto un unico punto: “*Mobilità ciclabile nel centro storico nella ZTL*”. Quindi, l'osservatore lamenta che non è stata presa in considerazione la proposta di regolamentare il transito ciclabile in doppio senso nei sensi unici del centro storico, ove questo ne risulti compatibile. L'osservazione non è stata accolta perché la possibilità di circolare su strade a senso unico nel doppio senso di marcia per le biciclette risulta essere pericolosa, in particolare negli incroci e nei passi carrai. Potrebbe essere presa in considerazione tale soluzione solo in un contesto di zone 30 particolarmente esteso, ove non sia possibile risolvere la circolazione con altre soluzioni.

**PRESIDENTE.** Grazie Assessore. Chiedo se ci sono interventi. Prego Consigliere Fonzo.

**Consigliere FONZO.** Quando diciamo che vi manca il coraggio, rileggetevi questa frase: “La possibilità di circolare su strade a senso unico e a doppio senso di marcia per le biciclette risulta essere pericolosa proprio agli incroci e nei passi carrai. Potrebbe essere presa in considerazione - udite udite - tale soluzione in contesti di zona 30”. In centro storico? In centro storico diciamo che se passano le biciclette davanti ai passi carrai è pericoloso? Di fronte agli incroci? In centro storico, perché questo era nel centro storico nella ZTL. In centro

storico, però ci possono passare le auto. Le auto ci possono passare, sono autorizzata, ci mancherebbe altro. Basta Presidente, ho già detto troppo.

**PRESIDENTE.** Qualcun altro si iscrive a parlare? Qualcuno vuole fare dichiarazioni di voto? Allora, poniamo in votazione la controdeduzione all'osservazione numero 4.

**FAVOREVOLI 18**

**CONTRARI 4** (*Fonzo, Spilinga, Iacopino, Renna Laucello Nobile*)

**La controdeduzione è approvata**

*(Entra il consigliere Baroni, escono i consiglieri Pasquini e Iodice – presenti n. 21)*

### **Osservazione numero 5**

**Assessore ARMIENTI.** L'osservazione 5 propone le case avanzate per le biciclette e indica proprio degli specifici punti in cui, secondo l'osservatore, sarebbe opportuno inserirle, e quindi prende corso della Vittoria, piazza Cavour, corso Torino e Viale Buonarroti, corso della Vittoria e via Beltrami, corso della Vittoria - via Gibellini, corso Trieste - via De Amicis e fa tutto un elenco di zone in cui secondo gli osservatori potrebbero essere ben inserite. L'osservazione è parzialmente accolta, nel senso che il BiciPlan ha indicato a pagina 35 e a pagina 36 nella relazione generale le case avanzate tra gli interventi attuabili nel completamento della rete ciclabile di Novara. Ovviamente, sarà poi nei progetti di dettaglio, insieme anche ai vigili, che si andrà a valutare in quali situazioni concrete adottare queste soluzioni. Quindi, sarà valutato dove inserirle, in quali incroci e ovviamente anche hanno poi sostegno e lavoro dei vigili.

**PRESIDENTE.** Grazie Assessore. Chiedo se ci sono interventi. Prego Consiglieria Spilinga.

**Consigliere SPILINGA.** Grazie Presidente. Allora, quando si parla del PUMS bisogna aspettare il Piano di Settore per parlarne nel dettaglio, nel Piano di Settore bisogna aspettare un dettaglio maggiore. Allora, la domanda è: quand'è che vedremo nella concretezza quello che davvero l'Amministrazione vuole fare rispetto ad alcune cose? Le case avanzate per la viabilità ciclistica sono importantissime. Le facciamo - diciamo - senza regole, già in autonomia perché tutti i ciclisti, quando vanno in bicicletta tendono a posizionarsi negli incroci davanti alle auto. Non riesco a capire come mai da nessuna parte si voglia davvero regolarle. Aspettiamo sempre il prossimo step, insomma. Grazie Presidente.

**PRESIDENTE.** Grazie. Chiedo se ci sono altri interventi. Dichiarazioni di voto? Nessuno. Pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione numero 5.

**FAVOREVOLI 16**

**ASTENUTI 5** (*Baroni, Fonzo, Spilinga, Iacopino, Renna Laucello Nobile*)

**La controdeduzione è approvata**

*(Entrano i consiglieri Iodice e Pasquini – presenti n. 23)*

### **Osservazione numero 6**

**Assessore ARMIENTI.** Allora, osservazione numero 6: “*Correzioni da apportare allo stato di fatto della rete ciclabile esistente*”. In realtà, segnalano dei refusi perché per i tratti ciclabile di via Monte Rosa tra via Biandrate e via Valsesia, di via Casorati da via Procaccini a via Poletti effettivamente c'è stato un errore di rappresentazione nelle tavole dove i tratti di



progetto sono stati già realizzati; invece, sono stati modificati e sono stati tratteggiati, come da realizzare. C'è stato proprio un refuso. Analogamente, la ciclabile di via Cernaia, che è stata segnata corretta come esistente, nella tavola oggetto di osservazione effettivamente è erroneamente rappresentata da realizzare. Quindi, semplicemente, si è andati a correggere questi errori materiali. Quindi, formalmente, l'osservazione risulta accolta.

**PRESIDENTE.** Grazie Assessore Armienti. Non vi sono interventi. Non ci sono dichiarazioni voto. Di conseguenza, pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione **FAVOREVOLI 23 (unanimità)**  
**La controdeduzione è approvata**

*(Escono i consiglieri Iacopino e Iodice – presenti n. 21)*

### Osservazione numero 7

**Assessore ARMIENTI.** L'osservazione numero 7 riguarda la stima degli investimenti declinata nei punti A, B e C. Chiede che nel BiciPlan siano esplicitati gli importi unitario adottati per la stima di tratti di nuova realizzazione, adeguandoli per quanto possibile ai valori delle opere similari in corso, anche evidenziando le tipologie di sistemazioni previsti o prevedibili a cui questi sono da associare. Allora, l'osservazione non è accolta. Il BiciPlan individua su valori parametrici euro/metro dei possibili costi di investimento, a seconda della tipologia di pista ciclabile di nuova realizzazione. Poi, nel momento in cui questi andranno realizzati uno per uno bisognerà dare, ovviamente nei progetti esecutivi, una stima compiuta dei costi di intervento a fronte delle scelte progettuali intraprese. La tabella riassuntiva che è contenuta nel BiciPlan è riportata in relazione, come base, alle condizioni più comuni di intervento, partendo da costi standardizzati basati su valori delle singole lavorazioni ricavati dai prezziari regionali. Poi, sarà fatta, quando si interverrà a realizzare ogni singolo progetto, sarà fatta la valutazione precisa dell'effettivo importo. Ovviamente, ci saranno poi le variazioni dei valori che saranno valutate nei progetti di dettaglio e dovranno necessariamente, poi, esporre i conteggi basati sul prezzario Regione Piemonte in vigore, e quindi con le oscillazioni diverse dal massimo del 20%, come esposto nel decreto Aiuti. Ovviamente andrà poi tutto calibrato al momento dell'esecuzione e dei progetti proprio esecutivi.

**PRESIDENTE.** Grazie Assessore. A questo punto chiedo se... Prego Consigliere Fonzo.

**CONSIGLIERE FONZO.** Spiace che manchi in questa seduta l'uomo della provvidenza - l'Assessore Zoccali. Se ci fosse stato l'uomo della provvidenza, da non confondere con il titolo del libro famoso di Scurati, se ci fosse stato, le avrebbe potuto dare una risposta, Assessore Armienti. Questi dati non sono corretti. Nemmeno come base, nemmeno come stima minima. Non sono corretti. Basterebbe prendere i dati storici di quanto spende il Comune di Novara per fare le piste ciclabili oppure, se ne volete prendere uno perché non vis fidate dei vostri tecnici, prendete il prezzario della Camera di Commercio di Milano, che di solito è quello che viene utilizzato per fare le stime dei calcoli computometrici nelle opere pubbliche e vedete che quella stima è fallace. Grazie.

**PRESIDENTE.** Grazie. Chiedo se vi siano altri interventi. Dichiarazioni di voto? A questo punto pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione numero 7

**FAVOREVOLI 17**

**CONTRARI 4** (*Baroni, Fonzo, Spilinga, Renna Laucello Nobile*)

## **La controdeduzione è approvata**

*(Entrano i consiglieri Iacopino e Iodice – presenti n. 23)*

### **Osservazione n. 8**

**Assessore ARMIENTI.** Allora, solo per opportunità. Siccome questa osservazione numero 8 è anche del Master Plan, ma è contenuta all'interno del quaderno delle controdeduzioni che voi andrete ad approvare o a non approvare insieme alla delibera numero 2 perché questo quaderno si ripropone sia nella delibera numero 2 e nella delibera numero 3 perché, siccome era solo una, per comodità hanno fatto un unico quaderno: BiciPlan e Master Plan. Quindi, siccome la troverete anche dopo era per correttezza.

*(Entrano il Sindaco e la consigliera Paladini – presenti 25)*

**Consigliere FONZO.** Però vorrei capire: siccome noi adesso chiudiamo le osservazioni, poi votiamo la delibera numero 2, poi si apre la delibera numero 3? Cosa facciamo?

**Assessore ARMIENTI.** Come volete. Il quaderno è unico.

**PRESIDENTE.** Quindi la votiamo adesso?

**Assessore ARMIENTI.** Non lo so, chiedi a loro.

**PRESIDENTE.** Quindi votiamo l'osservazione e poi votiamo separatamente le due delibere.

**Consigliere FONZO.** Votiamo le osservazioni adesso. Segretario, intervenga lei per favore.

### **SEGRETARIO GENERALE DOTT. ROSSI**

*Intervento fuori microfono*

...A livello propedeutico è stato saggio mettere già anche quello, così sapete già. È un collegamento fisiologico questo, però sono due provvedimenti che hanno natura diversa perché uno può essere impugnato a parte e l'altro...

*Intervento fuori microfono*

**Assessore ARMIENTI.** Allora, la delibera successiva del Master Plan vede soltanto una osservazione provenire dal Comune di Romentino riguardo poi al Master Plan. Allora, l'osservazione 8 viene declinata in due punti: A e B. Cosa dice il punto A? Le linee 4 e 9 sono a servizio della conurbazione e quindi chiedono che queste linee vengano ristrutturate, sia in termini di redistribuzione delle corse che nella direzione della revisione dei percorsi. Quindi, è stata parzialmente accolta nel senso che all'interno del Master Plan è stato inserito certamente il riferimento ai riverberi dei nuovi sistemi BRT per le linee al servizio della conurbazione, specificando che le nuove linee BRT andranno a integrare le linee esistenti, le quali dovranno essere poi riviste per evitare servizi di duplicazione. La richiesta specifica di modifica dei percorsi delle linee 4 e 9 - la linea 9 collega Romentino e Galliate - dovrà essere per forza approfondita attraverso l'osservazione di tavoli tecnici e mirati, sia all'interno dei Comuni che fanno parte della conurbazione sia ovviamente dovrà essere valutata dall'Agenzia della Mobilità Piemontese; mentre nel punto B il Comune di Romentino premette che è d'accordo che venga preferito come cerniera di mobilità capolinea del BRT il parcheggio del PalaIgor di corso Trieste, ma chiede, anche qui, che siano ristrutturate le linee che collegano i Comuni contermini perché ovviamente il collegamento con Galliate è

importante per la presenza dell'ospedale e di altri servizi sanitari. Per esempio, l'ASL di Treate, l'accesso alle stazioni ferroviarie sia di Galliate che di Treate che permettono il collegamento con Novara e Milano. Ora, se la prima parte - diciamo - dell'osservazione che era più che altro una constatazione del Comune di Romentino è, ovviamente, in linea con le nostre previsioni. Per quanto riguarda, invece, tutta questa ristrutturazione che riguarda anche tratti di percorso che sono al di fuori del Comune di Novara, poi, ci saranno i tavoli tecnici dei partecipanti alla conurbazione e sicuramente andrà tutto passato, revisionato attraverso l'agenzia della mobilità piemontese.

**PRESIDENTE.** Grazie Assessore. Chiedo chi vuole intervenire. Nessun intervento. Prego Consigliere Pasquini, a lei la parola.

**Consigliere PASQUINI.** Grazie Presidente. Io stamattina praticamente non sono mai intervenuto, però, a questo punto, sento il dovere di dovere intervenire perché volevo complimentarmi, innanzitutto, con l'Assessore Armienti per tutto il lavoro che ha portato avanti in questo giorno e mezzo di Consiglio Comunale. Qualcuno stamattina, facendo delle considerazioni personali, ha fatto il proprio quadro raccontando che magari non passerà nella storia come Assessore e magari non passerà nella storia il suo coraggio. Considerazioni puramente personali - dopotutto ognuno ha il diritto di esprimere le proprie idee - però volevo esprimere anche la mia idea perché lei ha fatto un grande lavoro, Assessore. È stata definita chiaramente "neofita" perché è al suo primo mandato e posso complimentarmi perché in un giorno e mezzo di Consiglio Comunale duro, perché ha trattato un sacco di argomenti, lei ha sempre tenuto la posizione, ha sempre tutto il pezzo ed è stato un lavoro non facile anche per altre persone che, in qualche maniera, avrebbero avuto anche più esperienza di lei, ma lei ha dimostrato che con così poca magari esperienza storica di politica ha portato avanti un grande lavoro. Per questo, le faccio i miei complimenti perché in una selva di così tante votazioni in cui abbiamo discusso così tante controdeduzioni - stavo andando in palla dopo averne votate più di cento - lei è riuscita sempre a tenere la posizione senza mai perdere la stella polare, quella che sta conducendo tutti noi al voto. Quindi, il nostro voto chiaramente sarà favorevole per tutto quello che lei ha raccontato e per il lavoro che ha portato avanti. Aggiungo solo che magari non rimarrà nella storia come Assessore più coraggioso, ma sicuramente rimarrà nella storia perché ha portato a casa dei regolamenti e tre delibere importanti che prima non erano a disposizione del Consiglio Comunale di Novara. Quindi, visto che fa una cosa nuova, sicuramente rimarrà nella storia. Poi, chi l'apprezzerà di più, chi l'apprezzerà di meno, ma rimarrà sicuramente nella storia il suo lavoro. Grazie Assessore.

**PRESIDENTE.** Grazie Consigliere Pasquini. Prego Consigliere Fonzo.

**Consigliere FONZO.** Chiedo venia. Io mi sono distratto perché ho ricevuto una telefonata per il riscaldamento, ma cosa è successo? L'Assessore Armienti ha annunciato le dimissioni? Cosa è successo?

**PRESIDENTE.** No.

**Consigliere FONZO.** Perché io ero rimasto che discutevamo l'osservazione alla controdeduzione numero 8, giusto o sbaglio? Correggetemi, ero rimasto a quel pezzo là io. Stiamo parlando di quello?

*Intervento fuori microfono*

Ho capito, ma è la dichiarazione di voto su questa osservazione o in generale sull'universo umano? Non ho capito questa roba.

*Intervento fuori microfono*

**Consigliere FONZO.** Ho capito. Allora, però, Presidente, quando si discute l'universo umano, a norma di regolamento, deve dire al Consigliere che deve arrivare sul pezzo perché stavamo discutendo l'osservazione numero 8. L'osservazione numero 8 era la questione, quella condivisa con l'altra delibera o sbaglio, Presidente? Se l'Assessore Armienti vuole dare stasera le dimissioni, per carità, mica dico di noi.

**PRESIDENTE.** No.

**Consigliere FONZO.**

*Intervento fuori microfono*

Ma mi sembrava un de profundis.

*Intervento fuori microfono*

**Consigliere FONZO.** Ho capito.

*Intervento fuori microfono*

Però il problema è che le monetine bisogna metterle al momento giusto dentro perché se il disco esce fuori nel momento sbagliato non si capisce più. Allora...

*Intervento fuori microfono*

Infatti, appunto, è quello che sto dicendo io.

*Intervento fuori microfono*

**PRESIDENTE.** Torniamo all'osservazione, grazie.

**Consigliere FONZO.** Questa comunque, Presidente, dichiarazione di voto sulla controdeduzione all'osservazione numero 8. Il Partito Democratico, insieme al gruppo Insieme per Novara e insieme al Movimento 5 stelle, così diciamo le cose come Dio comanda, si asterrà perché è stata parzialmente accolta.

**PRESIDENTE.** Va bene. Grazie Consigliere Fonzo. A questo punto, se non vi sono altre dichiarazioni di voto o interventi, pongo in votazione la controdeduzione all'osservazione numero 8.

**FAVOREVOLI 19**

**ASTENUTI 6** (*Baroni, Fonzo, Spilinga, Iacopino, Renna Laucello Nobile, Paladini*)

**La controdeduzione è approvata**

**PRESIDENTE.** A questo punto, apro il dibattito relativo alla delibera che vede come oggetto: "BiciPlan e Piano delle Zone 30 nel Comune di Novara". Chi si iscrive a parlare? Consiglieri, non vi sono interventi? Prego Consigliere Fonzo.

**Consigliere FONZO.** Noi chiaramente voteremo contro anche a questa proposta di delibera, essendo conseguente a quella prima, che è la madre di tutte le delibere e sulla quale noi abbiamo già abbondantemente espresso i motivi delle nostre criticità e anche il giudizio politico. Quindi, non ripeteremo tutto quanto perché sennò il rischio... Vabbè, la terza delibera, però non ci sono... Dobbiamo rivotare forse le controdeduzioni anche sulla terza delibera – credo – quindi, eventualmente, Consigliere, può su quello rifare l'intervento di prima perché è doveroso - credo - ricordare l'operato dell'Assessore Armienti, soprattutto

perché l'intervento in cui ho criticato l'operato dell'Assessore Armienti era di stamattina. Oggi pomeriggio siamo ad altre delibere. Quindi, noi saremo contro anche a questa delibera, Assessore.

**PRESIDENTE.** Altri interventi? Prego Consigliere Iacopino, a lei la parola.

**Consigliere IACOPINO.** Anche questa delibera, anche questo BiciPlan sono tanti anni che lo aspettiamo, anche qui l'auspicio è che si possa realizzare e che si possano innanzitutto trovare i fondi perché realizzare 70 e passa chilometri di piste ciclabili è un investimento molto oneroso, quindi bisogna attivarsi fin da subito per trovare i soldi perché senza soldi non si fanno le piste ciclabili. Lo stato attuale delle nostre ciclabili è imbarazzante purtroppo in molti casi, tranne forse quella di via Galileo Galilei che è nuova, ma le altre necessitano di forti manutenzioni, anche della segnaletica orizzontale, anche per quel cambiamento culturale che serve. Molte volte chi usa la bici e va in giro per le ciclabili può notare che anche il cittadino stesso utilizza la ciclabile come marciapiede. Cioè, non c'è proprio la cultura a Novara molte volte perché, purtroppo, non si capisce neanche la differenza tra marciapiede e la pista ciclabile. Noi voteremo contro, quindi io, Presidente, faccio già anche la dichiarazione di voto in coerenza con quanto espresso in mattinata, ma, anche qui, attendiamo anche la prossima previsione di bilancio per cominciare a capire se c'è la volontà politica di iniziare a mettere a terra questo piano. Grazie Presidente.

*(Esce la consigliera Paladini – presenti n. 24)*

**PRESIDENTE.** Grazie Consigliere Iacopino. Qualcun altro vuole intervenire o fare dichiarazioni di voto? Non ho interventi e dichiarazioni di voto. A questo punto...

*Intervento fuori microfono*

Scusi signor Sindaco. Per favore scusatemi, Consigliere Iacopino e signor Sindaco, posso interrompervi un attimo che devo mettere in votazione? Va bene, vi ringrazio tutti e pongo in votazione la delibera che vede come oggetto: “BiciPlan e Piano delle Zone 30 del Comune di Novara”.

***Il Consiglio Comunale adotta la proposta di deliberazione n. 71, iscritta al punto n. 3 dell'odg, ad oggetto “BICIPLAN E PIANO DELLE ZONE 30 DEL COMUNE DI NOVARA – APPROVAZIONE”***

*(Esce il Sindaco, entra consigliera Allegra – presenti n. 24)*

**PUNTO N. 4 - MASTERPLAN DEL TPL DEL COMUNE DI NOVARA - APPROVAZIONE**

**PRESIDENTE.** Passiamo adesso alla delibera che vede come oggetto: “Master Plan del TPL del Comune di Novara”, dove abbiamo da ripetere e ribadire l'osservazione numero 8 che abbiamo appena votato, ma la rivoteremo relativamente a questa nuova delibera. Quindi, prego Assessore Armienti.

**Assessore ARMIENTI.** Allora, adesso io illustrerò brevemente la delibera del Master Plan con due... Allora, il Master Plan è l'ultimo dei Piani di Settore collegati al PUMS perché è arrivato proprio temporalmente per ultimo. È stato fatto tutto l'iter anche per il Master Plan e durante il periodo delle osservazioni - come vi dicevo - è pervenuta solo dal Comune di Romentino quell'unica osservazione, ma, da parte degli altri soggetti, sono pervenute all'interno del PUMS tutte le osservazioni di cui abbiamo parlato questa mattina. Anche il

Master Plan risulta al TPL con il PUMS, che è stato già assoggettato alla procedura di VAS. Allora, il Master Plan cos'ha come contenuti? Ovviamente - diciamo - l'elemento di novità è dato dal progetto del bus Rapid Transit di Novara, che è praticamente l'inserimento, l'ideazione di queste due nuove linee che poi sono state declinate con quattro scenari di progetto diversi e che non vanno senz'altro a sostituire le linee che ci sono. È stato fatto uno studio da Syntagma e si è visto che sono necessarie e quindi non verranno assolutamente eliminate. Il BRT terrà conto di queste linee ed è una linea nuova con delle caratteristiche tipologiche diverse, tra cui appunto, come abbiamo visto stamattina, una delle caratteristiche è la corsia preferenziale, una caratteristica può essere la diversa temporizzazione del semaforo per consentire magari ai pullman di partire prima, una volta arrestati allo stop. Devono avere caratteristiche diverse anche le pensiline - colori e anche la tipologia... Allora, i tracciati sono, per quanto riguarda nord - sud, da corso Risorgimento a via Monte San Gabriele, da corso della Vittoria a via Monte San Gabriele. Per quanto riguarda l'est - ovest, da corso Trieste a corso Vercelli e da corso Milano a corso Vercelli. In base agli studi trasportistici effettuati, lo scenario ottimale definito dal Master Plan, per quanto riguarda il BRT è il numero 3 con il tracciato numero 2 del BRT nord - sud e il tracciato numero 1 del BRT est - ovest. Comunque, si dà conto di tutti e quattro gli scenari all'interno del Master Plan del TPL. Un altro punto descritto, che accenno solo brevemente, riguarda alla pagina 30, ecco, le azioni, tra le altre proposte inserite nel Master Plan, riguardano il prolungamento del TPL urbano, da un lato, verso i grandi poli industriali del Comune di Novara siti ad Agognate - Amazon e Fercam - e a Cameri - Igor e Procos - e, dall'altro lato, verso i Comuni di Garbagna Novarese, Casalino, Granozzo con Monticello e Caltignaga, che avevano già manifestato anche l'interesse di entrare all'interno della conurbazione. Ovviamente, questo passerà, poi, tutto attraverso l'Agenzia della Mobilità Piemontese. Quindi, questi sono - diciamo - i contenuti rilevanti di questo documento e l'unica osservazione che non sto a ripetere è quella del Comune di Romentino, quindi lascio la parola a lei Presidente.

**PRESIDENTE.** Grazie Assessore. Votiamo prima l'osservazione, poi apro il dibattito. Perfetto. Allora, rivotiamo la controdeduzione all'osservazione numero 8 che è tale e quale a quella che abbiamo votato poco fa relativa alla delibera precedente. Quindi, se me lo consentite la darei per letta ed esposta e la pongo in votazione.

#### **FAVOREVOLI 18**

**ASTENUTI 6** (*Allegra, Fonzo, Spilinga, Baroni, Iacopino, Renna Laucello Nobile*)

#### **La controdeduzione è approvata**

**PRESIDENTE.** La controdeduzione all'osservazione numero 8 è stata accolta. Apro il dibattito e chiedo chi vuole intervenire relativamente all'ultima delibera appena esposta. Allora, chiedo se vi siano le dichiarazioni di voto. Prego Consigliere Iacopino.

*Intervento fuori microfono*

Consigliera Spilinga, non ha alzato la mano, non l'ho vista.

*Intervento fuori microfono*

Mi scusi, non ho proprio visto. Faccia il galante, Consigliere Iacopino.

**Consigliere IACOPINO.** Certo.

**PRESIDENTE.** Prego.

**Consigliere IACOPINO.** Vai Cinzia.

**Consigliere SPILINGA.** Grazie Presidente. Allora, sul Master Plan del TPL, anche qui, abbiamo già detto molte cose. Ribadisco solo il fatto che se, appunto, il Piano sceglie il BRT come sistema per velocizzare, BRT è proprio l'acronimo e all'interno di questo acronimo c'è la parola "rapid", se sceglie questo sistema per agevolare l'utilizzo del trasporto pubblico locale, questa parola "rapid" si deve concretizzare in qualche modo. Se ancora all'interno del Piano non siamo in grado di stabilire come questo BRT sarà un trasporto rapido, vuol dire che forse non ci serve avere questo Piano di Settore fatto in questo modo. Per cui, noi voteremo contro.

*(Entra il Sindaco – presenti n. 25)*

**PRESIDENTE.** Grazie Consigliera Spilinga. Prego Consigliere Iacopino.

**Consigliere IACOPINO.** Come prima, in coerenza con la votazione di questa mattina in cui abbiamo votato un Piano organico – diciamo - voteremo contro. Volevo solo fare un commento, anche qui, sul trasporto pubblico, dove, per la realizzazione di questo Piano, è anche condivisibile comunque nei programmi, serve l'intervento della Regione perché è la Regione Piemonte che deve finanziare più pullman, più fermate, più autisti. È una regione che è sempre stata "Torinocentrica". Noi dobbiamo, come città, far sentire la nostra voce per ottenere maggiori risorse, altrimenti purtroppo le cose non miglioreranno mai. A posto, grazie Presidente.

*(Esce il Sindaco – presenti n. 24)*

**PRESIDENTE.** Grazie. A questo punto, se non vi sono altre dichiarazioni di voto, pongo in votazione la delibera che ha come oggetto: "Master Plan del TPL del Comune di Novara, approvazione".

***Il Consiglio Comunale adotta la proposta di deliberazione n. 72, iscritta al punto n. 3 dell'odg, ad oggetto "MASTERPLAN DEL TPL DEL COMUNE DI NOVARA - APPROVAZIONE"***

**PRESIDENTE.** Era l'ultimo punto all'Ordine del Giorno, di conseguenza chiudo la seduta del Consiglio Comunale odierno e chiedo ai Capigruppo di fermarsi dieci minuti che facciamo una breve Conferenza dei Capigruppo. Grazie e buon pomeriggio a tutti.

**La seduta è tolta alle ore 15,55**